XP 65 R

MANUALE D'USO E MANUTENZIONE

polini motori®
trasforma il meglio in "massimo"

PREMESSA
TANTE INDICAZIONI SONO RIPETUTE PIÙ VOLTE NEI VARI PARAGRAFI VOLUTAMENTE PER FAR PESARE L'IMPORTANZA DELLE ATTENZIONI E DEI PERICOLI. LA MANUTENZIONE DEL MOTORE È STATA TASSATIVAMENTE DIROTTATA SOLO PRESSO UN'OFFICINA SPECIALIZZATA.

IMPORTANTE
Vi preghiamo di leggere attentamente questo libretto d'uso e manutenzione prima di mettervi alla guida del Vostro veicolo. Questo manuale contiene informazioni importanti che vi aiuteranno ad evitare a Voi stessi, a cose e persone spiacevoli rotture, lesioni personali gravi e incidenti anche mortali. La perfetta messa a punto e la totale conoscenza del Vostro veicolo prima della partenza assicura sicurezza e tranquillità per godere fino a fondo il piacere della Vostra guida in fuoristrada.

AVVERTIMENTO IMPORTANTE
QUESTA MOTOCICLETTA È STATA DISEGNATA E FABBRICATA SOLO PER USO COMPETITIVO E VIENE VENDUTA "COME È" SENZA GARANZIA. ESSA NON OTTEMPERA ALLE NORME SULLA SICUREZZA ED IL SUO UTILIZZO SU VIE, STRADE ED AUTOSTRADE È ILLEGALE.

LE LEGGI VIGENTI PERMETTONO L'USO DI QUESTA MOTOCICLETTA SOLO IN GARE ORGANIZZATE O AVVENIMENTI SPORTIVI SU PISTE CHIUSE CONDOTTI SOTTO GLI AUSPICI DI AUTORITÁ LOCALI.

DETERMINARE PER PRIMA COSA CHE L'USO DELLA MOTOCICLETTA SIA LEGALE.

SOLO PILOTA SENZA PASSEGGERO.
Questa minicross è stata disegnata per l'uso col solo pilota.

RICORDA
L'impiego di questo veicolo deve essere sempre raccomandato sotto la tutela di un adulto.

LEGGERE QUESTO MANUALE CON ATTENZIONE.

⚠ PERICOLO
Indica che è possibile incorrere in lesioni personali gravi o morte se le istruzioni non vengono seguite. Bisogna rispettare delle prescrizioni particolari al fine di evitare rotture meccaniche del veicolo.

⚠ ATTENZIONE
Indica la possibilità di lesioni personali o di danni meccanici. Bisogna rispettare istruzioni e procedure particolari che possono evitare incidenti anche mortali.

Questo manuale deve essere considerato una parte permanente della minicross e deve rimanere con essa qualora venisse rivenduta.

AL NUOVO PROPRIETARIO
Scegliendo una minicross Polini come vostra nuova motocicletta siete entrati a far parte di una distinta famiglia di propietari e piloti di motociclette.

AVVERTENZA
La minicross Polini è una motocicletta da corsa ad alte prestazioni che utilizza tutti gli ultimi ritrovati della tecnologia per motocross. Questa minicross deve essere utilizzata in gara solo da piloti esperti.

Questo nuovo modello è stato disegnato in modo da essere il più competitivo possibile. Il motocross è comunque uno sport fisico che richiede di più che una buona motocicletta. Per ottenere buoni risultati è necessario essere in buone condizioni fisiche ed essere un pilota abile. Per ottenere i migliori risultati possibili, allenarsi diligentemente per il condizionamento fisico ed esercitarsi di frequente.

Lo scopo di questo manuale consiste nell'aiutarvi ad ottenere la massima soddisfazione possibile dalla vostra minicross Polini, soddisfazione ottenuta tramite le prestazioni della motocicletta stessa ed i successi ottenuti in gara.

ACCESSORI DI PROTEZIONE
1- La gran parte dei decessi per incidenti motociclistici sono dovuti a ferite al capo. Indossare SEMPRE un casco. Indossare anche, possibilmente, una visiera o degli occhiali, stivali, guanti ed abiti protettivi.
2- Il sistema di scarico diviene estremamente caldo durante l'uso e rimane tale per un certo tempo anche dopo. Non toccare mai le parti calde del sistema di scarico. Indossare abiti che coprano completamente le gambe.
3- Non indossare abiti larghi che si possano impigliare nelle leve di comando, nel pedale dell'avviamento, nei poggia piedi, nella catena di trasmissione o nelle ruote.
4- Rispetta la natura.

MODIFICHE ⚠ PERICOLO

MODIFICHE DELLA MINICROSS O LA RIMOZIONE DI PARTI ORIGINALI POSSONO RENDERE IL VEICOLO INSICURO O ILLEGALE. OTTEMPERARE A TUTTE LE NORMATIVE NAZIONALI E LOCALI.

QUESTO MOTOCICLO È PROGETTATO PER UN PILOTA DI PESO INFERIORE A:
_ 60 Kg.

ITALIANO

La Polini Motori raccomanda per la Vostra sicurezza di avere sempre il meglio per il Vostro veicolo e di esigere esclusivamente ricambi originali Polini Motori.
Al fine di conoscere la vera identità del Vostro veicolo annotate da subito qui di seguito le sue generalità:

MODELLO: ....

CILINDRATA: ....

PNEUMATICI: Ant. .... Post. ....

N.TELAIO: ....

CODICE: 144.000. ....

UBICAZIONE CODICE IDENTIFICATIVO VEICOLO
Il numero identificativo del veicolo è stampato nella parte anteriore del telaio sul lato destro del canotto dello sterzo.



1. ISTRUZIONE PER LA MESSA IN STRADA
La moto che vi si presenterà all'apertura della scatola d'imballo non è pronta all'uso ma parzialmente smontata per motivi di trasporto.
Al momento del disimballo si dovranno effettuare una serie di operazioni di montaggio e di controllo, seguendo le nostre istruzioni, al fine di poter ottenere il prodotto nella sua giusta conformazione e pronto all'uso.
Per una migliore funzionalità di montaggio vi consigliamo di procedere nel seguente ordine:

1- Togliere la moto dalla scatola (foto n.1).



1

2- Controllare i prodotti necessari per il montaggio del veicolo presenti nella scatola (foto n.2):

RONDELLA 6X18X1	N. 4
FASCETTA DI PLASTICA	N. 1
MOLLA PER PEDANA	N. 2
VITE TCEI M8X40	N. 2
VITE TB M6X16	N. 4
VITE TBEI M6x40	N. 1
TABELLA PORTANUMERO	N. 1
DISTANZIALE TABELLA	N. 1
PEDANA DESTRA	N. 1
PEDANA SINISTRA	N. 1
DADO AUTOBLOCC. M8	N. 2
VITE TCEI M8X75	N. 4
CAVALLOTTO MANUBRIO	N. 2
DISTANZIALI PER CAVALLOTTO	N. 4
MANUBRIO CON PARACOLPI	N. 1
RUOTA ANTERIORE CON DISCO	N. 1
PARAFANGO ANTERIORE	N. 1
PERNO RUOTA ANTERIORE	N. 1
DISTANZIALE PERNO RUOTA	N. 1
DADO PERNO RUOTA M12	N. 1



2

3- Iniziate con il montaggio dell'ammortizzatore posteriore, utilizzando la vite a testa esagonale M10 e le due rondelle con il dado M10, lasciando una rondella dal lato del dado ed una dal lato della vite; particolari che troverete già montati nella propria sede nel forcellone (foto n.3).



3

4- Allargare le pastiglie del freno della pinza anteriore.

5- Procedete con il montaggio della ruota anteriore utilizzando l'apposito perno; inserite il distanziale in dotazione montato verso il lato del disco.

6- Infilare il perno ruota e il dado. Chiudere poi con chiave dinamometrica (vedi paragrafo **6.2**) (foto n.4).


4

7- Chiudere il bullone di fissaggio del perno con chiave dinamometrica (vedi paragrafo **6.2**) (foto n.5).


5

8- Procedere al gonfiaggio del pneumatico ant. – post. (vedi paragrafo **4.12**).

9- Montare il parafango con le 4 apposite viti e rondelle in dotazione (foto n.6) TB M6x16.

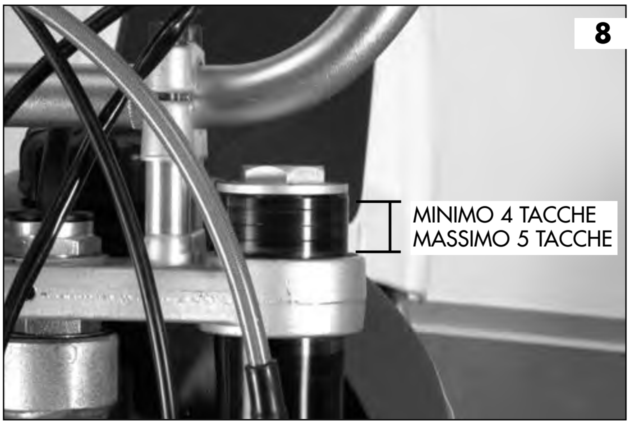

6

10- Tagliare la fascetta d'imballaggio della pompa del freno anteriore. Montare ora il manubrio fissandolo alla forcella tramite i due appositi cavallotti, i distanziali e le quattro viti a testa cilindrica con esagono incassato M8X75 (vedi paragrafo **6.2**) (foto n.7).

11- Regolare l'altezza della forcella come nella foto n.8 (vedi paragrafo **6.2** per coppie di serraggio)

⚠ **ATTENZIONE**. Per motivi di sicurezza la forcella deve obbligatoriamente essere sfilata tra la tacca 4 (minimo) e 5 (massimo) (foto n.8).


7



8

12- Smontare il comando del gas, infilare il filo come nella foto n.9 e richiudere il coperchietto (vedi paragrafo **4.9**)

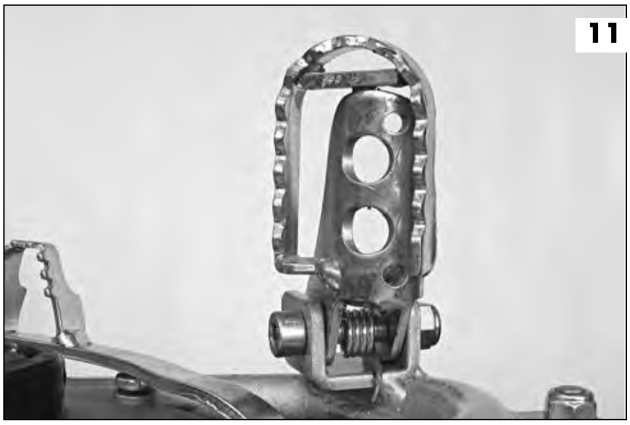

9

13- Posizionare la leva del freno anteriore fissando il cavallotto con le apposite viti.
14- Montare il pulsante di massa e fissare con fascetta sul manubrio.
15- Posizionare la leva della frizione e con il registro regolare la corsa a vuoto della leva come desiderate (foto n.10) (vedi paragrafo **4.11**). Montare la tabella portanumero fissandola con l'apposito distanziale e vite TBEI M6x40, e infilare nella guida il cavo del freno anteriore.
16- Procedere al montaggio delle pedane poggiapiede. (foto n.11)
17- Riempire il circuito di raffreddamento del motore (vedi paragrafo **4.5** - **4.6**) (foto n.12).

ATTENZIONE. Mentre si riempie il circuito di raffreddamento aprire la vite di spurgo sul radiatore sinistro fino alla fuoriuscita del liquido.

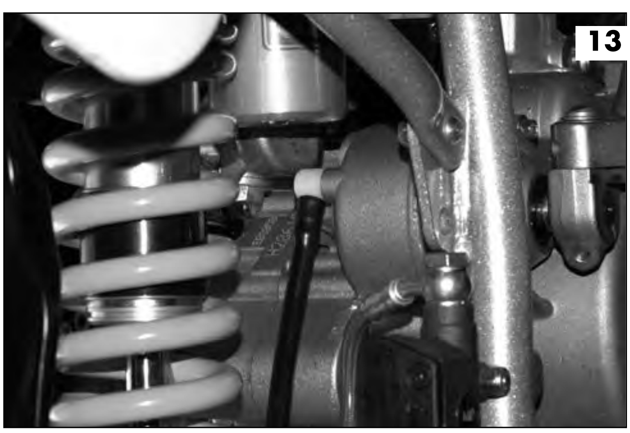
⚠ **PERICOLO**. Il circuito di raffreddamento è normalmente sprovvisto del liquido; effettuare quindi il riempimento del circuito stesso prima di avviare la moto.

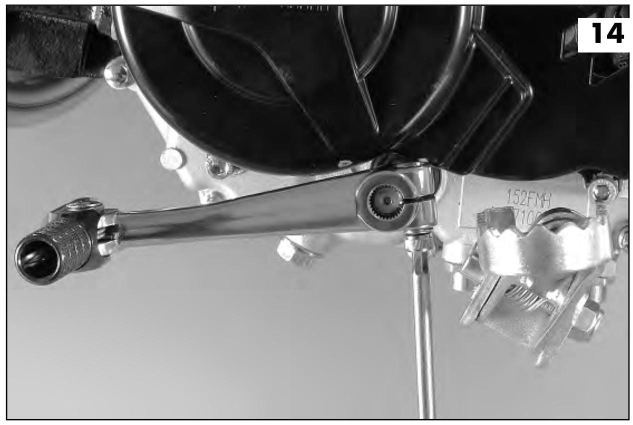

10


11


12

18- Togliere il tappo dallo sfiato olio (foto n.13) e controllare il livello olio (vedi paragrafo **4.3**).


13

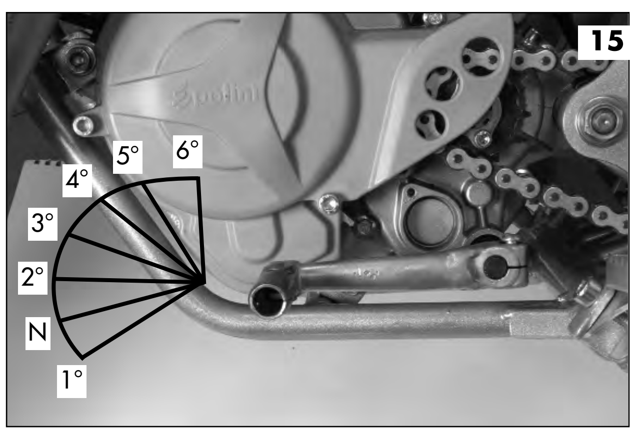

14

19- Posizionare la leva del cambio (foto n.14).

20- Riempire il serbatoio di carburante (vedi paragrafo **4.16**).

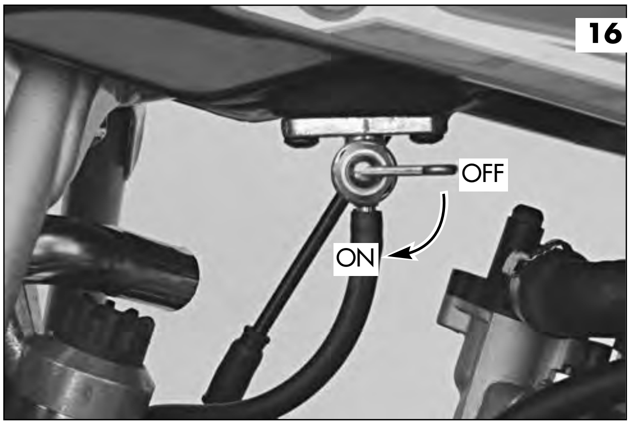
INTRODUZIONE
Una regolare manutenzione e un controllo prima di utilizzare il veicolo sono essenziali. Se occorre un intervento di manutenzione o si rendono necessarie delle riparazioni rivolgetevi al Vostro concessionario POLINI MOTORI.
A causa del continuo sviluppo di questi veicoli e dei diversi aggiornamenti tecnici durante la progettazione, in alcuni casi potrebbero rilevarsi discordanze tra il veicolo effettivo, le illustrazioni ed il testo di questo manuale. I particolari originali che la POLINI MOTORI fornisce come ricambio sono dello stesso materiale ed hanno subìto il medesimo ciclo dei pezzi che costituiscono la Vostra minicross. Garanzie queste di una maggiore durata e di un funzionamento ottimale del Vostro veicolo. Le raccomandiamo di esigere sempre ricambi originali POLINI MOTORI.

2. AVVIAMENTO DEL MOTORE
Solo dopo aver letto ed effettuato tutti i controlli elencati qui sopra, potete procedere alla messa in moto del Vostro veicolo. Operare nel seguente modo:
1- Svitare il tappo del radiatore.
2- Procedere con il riempimento del circuito fino a che il liquido di raffreddamento non raggiunga l'orlo superiore del radiatore (foto n.12); attendere qualche istante in modo che il liquido si possa diffondere per tutto il circuito. Se il livello all'interno del radiatore diminuisce, eseguire un ulteriore rabbocco ripristinando il livello massimo.
3- Avvitare il tappo.
4- Prima della messa in moto controllate che il motore sia in folle (foto n.15, marcia N).



15

5- Aprire il rubinetto della benzina posto sotto il serbatoio sulla posizione "ON" (foto n.16).



6- Se il motore è freddo aiutare l'accensione sollevando la leva dello starter sul carburatore.

⚠ **ATTENZIONE**. Quando il motore è caldo riabbassare lo starter dell'aria.

7- Tenendo la manopola del gas al minimo, posizionare la leva del pedale dell'avviamento verso l'esterno ed avviare il veicolo ruotando energicamente il pedale verso il suolo.
8- Sistemare la leva del pedale di avviamento verso il carter motore in posizione di marcia. Portare il motore a temperatura normale di esercizio tenendolo al minimo per qualche minuto.
9- Spegnere il motore e togliere di nuovo il tappo del radiatore per controllare che il livello del liquido non si sia abbassato. In tal caso eseguire un ulteriore rabbocco.
10- Riavvitare il tappo; a questo punto il veicolo è pronto ad essere utilizzato.

⚠ **ATTENZIONE**. Ogni controllo futuro del livello del liquido di raffreddamento va eseguito a motore freddo e spento per evitare possibili ustioni.

AVVERTENZA. I regolamenti sportivi vietano l'uso di liquidi diversi dall'acqua nel circuito di raffreddamento.

⚠ **ATTENZIONE**. Non aprire e chiudere bruscamente l'acceleratore perché la moto avrà un brusco scatto in avanti con il rischio di perdere il controllo del veicolo.

⚠ **ATTENZIONE**. Controllare che il motore si arresti tramite il pulsante di massa posto sul manubrio prima di mettersi alla guida del veicolo

3. RODAGGIO DEL VEICOLO

1- Per ottimizzare l'assestamento del motore e della trasmissione al primo funzionamento e preservare da subito l'affidabilità è indispensabile un breve rodaggio.

⚠ **PERICOLO.** Per la prima messa in strada del Vostro veicolo e per eseguire un completo rodaggio, raccomandiamo due ore percorse a basso regime di rotazione.
Attenersi alle precauzioni di seguito elencate.

2- Una volta acceso il motore farlo girare al minimo fino al raggiungimento della normale temperatura di esercizio. Una volta spento il motore per una breve pausa aspettare il completo raffreddamento prima di riaccenderlo nuovamente.
3- Durante la fase di rodaggio procedete sempre ad un'andatura costante: MAI ACCELERARE BRUSCAMENTE
4- Anche se a basso regime di rotazione, cercate di evitare tratti di percorso particolarmente prolungati e impegnativi che possono provocare un eccessivo surriscaldamento del motore.
5- Dopo avere rispettato tutte queste precauzioni durante il rodaggio del Vostro veicolo, consigliamo di rivolgervi ad un concessionario Polini Motori per un'assistenza post-rodaggio come rimuovere il gruppo termico e controllare lo stato di deterioramento di: candela, testa, pistone, cilindro e provvedere alla sostituzione di candela e olio della trasmissione.

⚠ **PERICOLO.** Un pistone rigato può essere un inizio di calo delle prestazioni o veloce deterioramento del cilindro.
Il tipo di incrostazioni carboniose formate sulla testa, sulla candela e sullo scarico del cilindro sono informazioni che indicano il tipo di miscelazione del Vostro motore.
Ricordate che una combustione troppo ricca di olio non allunga la durata del motore.

4. MANUTENZIONE, INTERVENTI E REGOLAZIONI

Le manutenzioni e gli interventi necessari per una messa a punto ottimale del veicolo sono da intendersi come controlli quotidiani prima della messa in moto del veicolo.
Manutenzioni e regolazioni quotidiane sono facilmente eseguibili se fatte con le istruzioni dettate da questo manuale d'assistenza. Le manutenzioni straordinarie sono raccomandate presso i concessionari POLINI MOTORI che sostituiranno i particolari deteriorati esclusivamente con ricambi originali. La frequenza della manutenzione ed il tipo di intervento sono dettati dalle tabelle seguenti (**5.1** e **5.2**)

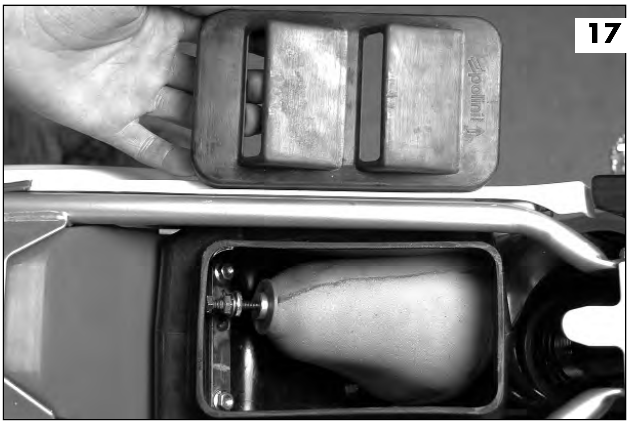
4.1 RIMOZIONE DELLA SELLA

Svitare il bullone di fissaggio sella, sollevare leggermente la sella e sfilarla verso la direzione del parafango posteriore.
Per rimontare la sella bisogna infilare il gancio anteriore della sella nella vite posta sul serbatoio della benzina e calzare la sella nell'inserto sul telaio. Una volta posizionata serrarla con la vite con linguetta ruotandola di 180 gradi verso destra.

4.2 RIMOZIONE E PULIZIA DEL FILTRO ARIA

Una delle cause dello scarso rendimento del motore è una conseguenza dovuta alle cattive condizioni del filtro aria.
Per la pulizia procedere nel seguente modo:
- Staccare la sella (vedi paragrafo **4.1**)
- Estrarre il coperchio della cassetta filtro (foto n.17).
- Rimuovere il filtro dell'aria e lavarlo in acqua calda con sapone neutro (foto n.18).
- Dopo averlo sciacquato e strizzato, umidificarlo con olio per filtri.

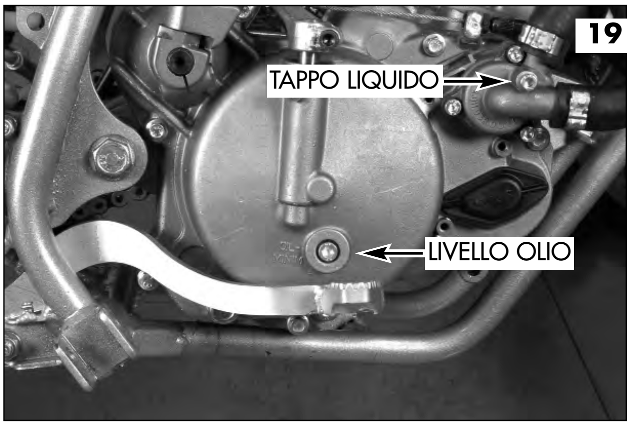
Nel caso il filtro presenti una forte concentrazione di polvere oltre alle impurità, sostituitelo immediatamente con uno nuovo.




18

⚠ **PERICOLO.** La mancata pulizia del filtro dell'aria può soffocare il motore causando un calo delle prestazioni. Un filtro deteriorato può invece facilitare l'immissione nel motore di particelle di polvere accelerando il normale deterioramento di fasce e cilindro.

4.3 CONTROLLO LIVELLO OLIO MOTORE
Mettere il veicolo in posizione di marcia.
- Togliere il tappo di livello posto sul carter laterale. (foto n.19).
- Verificare che il livello dell'olio sfiori il bordo inferiore del foro.

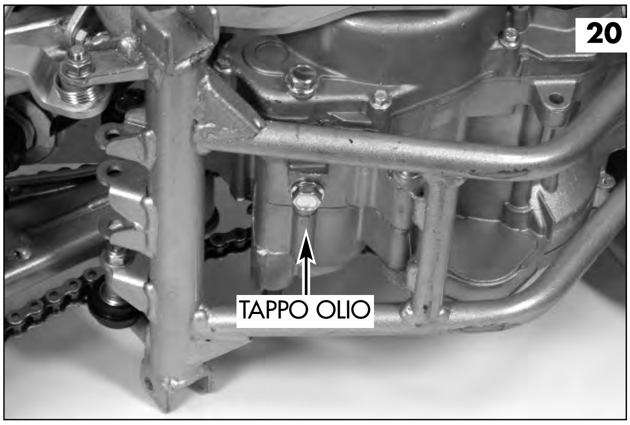


19

4.4 CAMBIO OLIO MOTORE

⚠ **ATTENZIONE**. Lo svitamento del tappo olio a motore caldo può provocare gravi ustioni personali.

Mettere la moto in posizione di marcia.
- Togliere il tappo di livello posto nella parte inferiore del carter (foto n.20) e lasciare uscire l'olio.
  Non disperdere l'olio esausto nell'ambiente ma consegnarlo alla stazione ecologica per lo smaltimento.



20

- Riavvitare il tappo di scarico. Immettere 600 grammi di olio per motore tipo SAE 20W50. Utilizzare solo olio motore altamente detergente classificato di servizio API SF o SG.

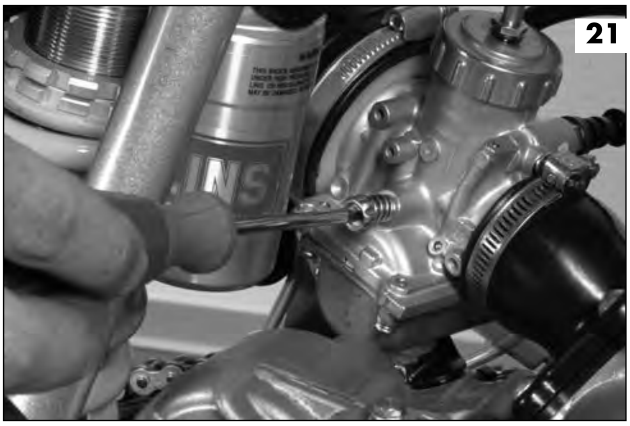
4.5 CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

⚠ **ATTENZIONE**. Lo svitamento del tappo del radiatore a motore caldo può provocare gravi ustioni personali.

A motore freddo controllare il livello del liquido di raffreddamento del motore svitando il tappo del radiatore e rabboccare se necessario (vedi paragrafo **2**, Avviamento motore).

4.6 CAMBIO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO
Mettere la moto in posizione di marcia.
Svitare il tappo del radiatore e svitare il tappo di fuoriuscita del liquido di raffreddamento posta sul carter sopra la pompa dell'acqua. (foto n.19).
Fare fuoriuscire tutto il liquido di raffreddamento, rimettere il tappo e riempire nuovamente il circuito come spiegato al paragrafo **2**, Avviamento motore.

4.7 REGOLAZIONE DEL MINIMO
La regolazione del minimo si effettua a motore caldo ed in folle. Lasciando girare il motore, con la manopola del gas chiusa, avvitare o svitare la vite posta sulla parte destra del carburatore fino ad avere un numero dei giri del motore più basso possibile, ma costante (foto n.21).


21

4.8 REGOLAZIONE DELLA VITE DELL'ARIA
Per ottenere migliori prestazioni fuori dal minimo:
- Se il motore ha difficoltà uscendo da una curva (miscela ricca), svitare la vite dell'aria.
- Se il motore si imballa uscendo da una curva (miscela povera), avvitare la vite dell'aria

⚠ **ATTENZIONE.** La vite di regolazione è molto vicina al gruppo termico. Attenzione a non ustionarsi quando la si regola.

4.9 COMANDO DELL'ACCELERATORE
Controllare che la manopola del comando del gas sia sempre ben funzionante ed il cavo del comando del gas misuri un gioco di 3–5 mm.
Se il gioco è superiore, mettere a punto la vite che si trova sul carburatore (foto n.22).

⚠ **PERICOLO.** La mancanza di questi controlli quotidiani e manutenzioni straordinarie possono provocare seri danni al veicolo o incidenti gravi.



4.10 REGOLAZIONE IMPIANTO FRENANTE

Questo modello possiede un freno a disco idraulico anteriore ed uno posteriore. Quando le pastiglie si usurano, il livello del liquido dei freni cala.
Perciò, il livello del liquido freni e l'usura delle pastiglie devono essere controllati periodicamente.

⚠ **ATTENZIONE.** Quando si aggiunge liquido per freni, accertarsi che il serbatoio sia orizzontale prima di rimuovere il tappo onde evitare di versare il liquido stesso.

⚠ **ATTENZIONE.** Il tubo freno mal posizionato o a contatto con parti in movimento può vanificare l'azione frenante causando anche gravi incidenti. L'impianto frenante necessita di un periodo di assestamento per ottenere il massimo della sua efficienza. Prima di considerare il sistema ben assestato occorre effettuare almeno un centinaio di frenate, agendo con accortezza, e quindi procedere con un'ulteriore regolazione di messa a punto e con un controllo del serraggio delle viti. Per regolare la corsa del pedale del freno posteriore occorre agire manualmente sulla vite del perno del pompante sulla pompa del freno e, trovata la giusta taratura del pilota, serrare il controdado posto sullo stesso filetto del perno (vedi foto n.24).

⚠ **PERICOLO.** Utilizzare esclusivamente olio per impianti freno idraulici DOT 4 prelevato da confezioni integre.

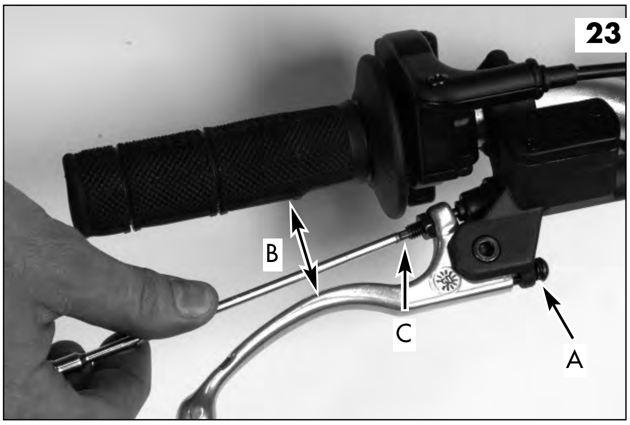
⚠ **ATTENZIONE.** Il liquido impiegato nell'impianto frenante, oltre a danneggiare le parti verniciate, è dannosissimo a contatto degli occhi e della pelle. In caso di incidente consultare un medico.

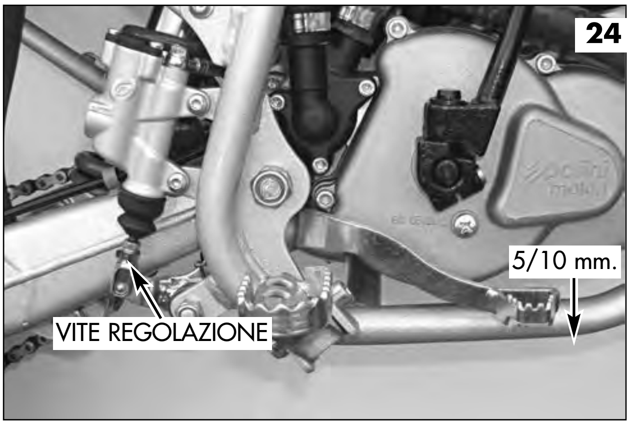
E' buona norma sostituire l'olio dell'impianto frenante ogni due anni.
NON DISPERDERE L'OLIO ESAUSTO NELL'AMBIENTE.

Pastiglie freno anteriori e posteriori
Controllare visivamente le pastiglie attraverso la ruota per determinarne l'usura. Se una delle pastiglie fosse usurata in qualsiasi punto fino ad uno spessore di 1 mm, sostituire entrambe le pastiglie.
Controlli generali
Accertarsi che non vi siano perdite di liquido. Controllare se tubi e giunti presentano segni di deterioramento e crepe.

4.10.1 REGOLAZIONE IMPIANTO FRENANTE A COMANDO IDRAULICO

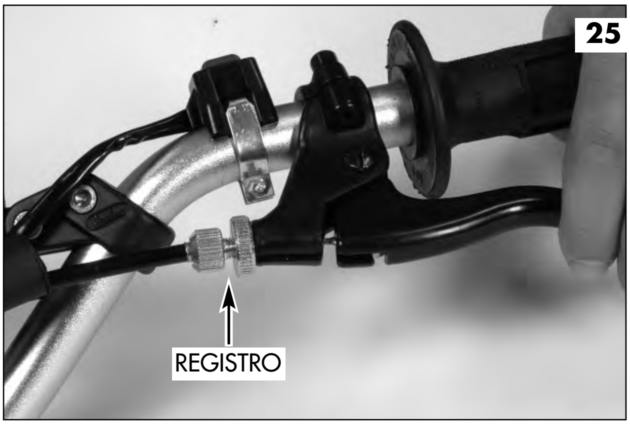
Per regolare la posizione della leva occorre agire manualmente sulla vite "A" e regolare la distanza "B" in funzione alle esigenze del pilota (foto n.23). Controllare che dopo la regolazione della distanza, la leva mantenga 3/4 millimetri di gioco. La regolazione del gioco si mette a punto con la vite "C" (foto n.23). L'impianto idraulico posteriore invece, deve mantenere più gioco (foto n.24).





4.11 REGOLAZIONE FRIZIONE

Controllare che la leva frizione mantenga un pò di gioco prima dell'innesto frizione. La regolazione del gioco si effettua agendo sull'apposito registro (foto n.25).



4.12 PRESSIONE DEI PNEUMATICI

Una pressione appropriata di gonfiaggio fornirà la massima stabilità di guida e durata dei pneumatici.
Controllare frequentemente la pressione dei pneumatici e regolare se necessario. La rilevazione della pressione di gonfiaggio dei pneumatici va effettuata a gomme fredde.

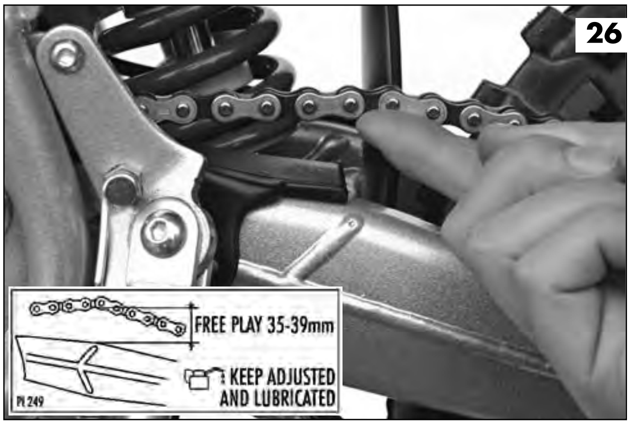
PRESSIONE PNEUMATICI CONSIGLIATE	
ANTERIORE	POSTERIORE
1,0 BAR - 14,5 PSI	1,0 BAR - 14,5 PSI

4.13 CATENA DELLA TRASMISSIONE

La catena per la moto è un organo di tale importanza da meritare una cura ed una manutenzione particolare.

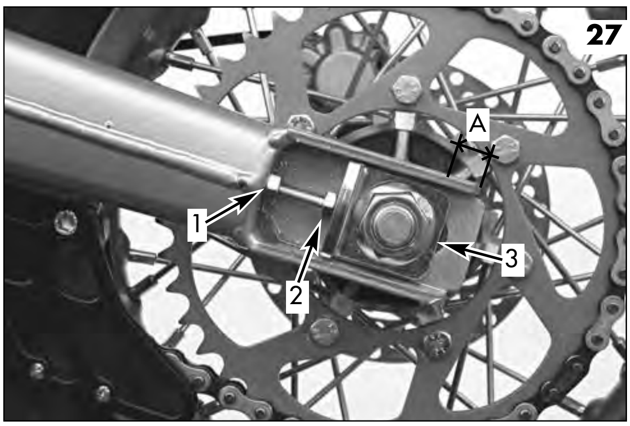
⚠ **ATTENZIONE.** Evitare di impigliare le dita tra la catena e la corona

1- Controllare la tensione della catena. La moto deve essere tenuta in posizione verticale e non ci devono essere pressioni sulla moto. Controllare la tensione alla posizione illustrata nella foto n. 26.



26

Verificare che la distanza riportata in foto 35/39 mm sia corretta, altrimenti eseguire come segue la regolazione della catena (foto n.27).



27

- Allentare il dado dell'assale posteriore "3"
- Allentare i controdadi "1" e ruotare il bullone di registro "2" in senso antiorario per diminuire il lasco o in senso orario per aumentarlo. Allineare i bordi posteriori delle piastre dell'assale e controllare su entrambi i lati del forcellone la distanza "A" dal forcellone alla piastra.
- Stringere il dado dell'assale posteriore "3" (vedi paragrafo **6.2**) (foto n.28):


28

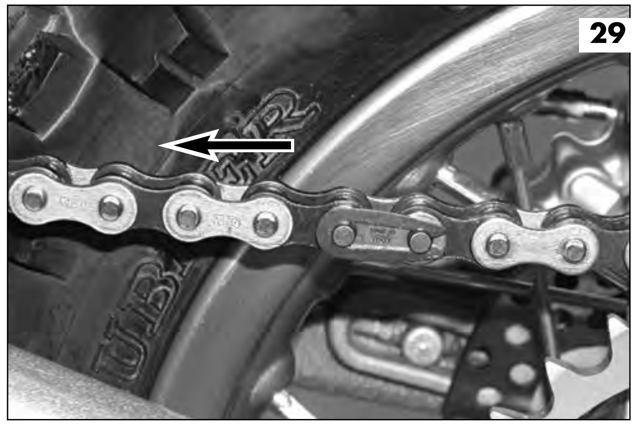
- Ricontrollare il lasco della catena e regolare se necessario.

- Allentare leggermente il bullone di registro "2" in senso antiorario fino a che non tocca la piastra dell'assale. Stringere quindi il controdado "1" tenendo fermo il bullone di registro con una chiave.

2- Verificare ad ogni regolazione lo stato di usura di corona e pignone e controllare eventuali giochi o eccessive impuntature.

3- La catena va sempre lubrificata anche dopo il lavaggio della moto. Per rimuovere impurità si può utilizzare del gasolio e per la lubrificazione raccomandiamo un lubrificante spray che consente di diminuire notevolmente l'usura e di migliorare il rendimento della trasmissione.

4- Nel caso si debba rimuovere la catena dal veicolo ricordatevi che la clip della maglia principale va inserita con le estremità chiuse della "U" rivolte verso il senso di marcia. (foto n.29)


29

⚠ **PERICOLO.** Non montate mai una catena di trasmissione nuova su pignone e corona notevolmente usurati e viceversa. Un allineamento scorretto della ruota provoca un'usura abnorme e compromette la stabilità del mezzo.

⚠ **ATTENZIONE.** Se la catena si rompe o si sgancia dalle ruote dentate può arrotolarsi sul pignone e bloccare la ruota posteriore causando gravi incidenti e lesioni personali.

4.14 REGOLAZIONE AMMORTIZZATORE POSTERIORE

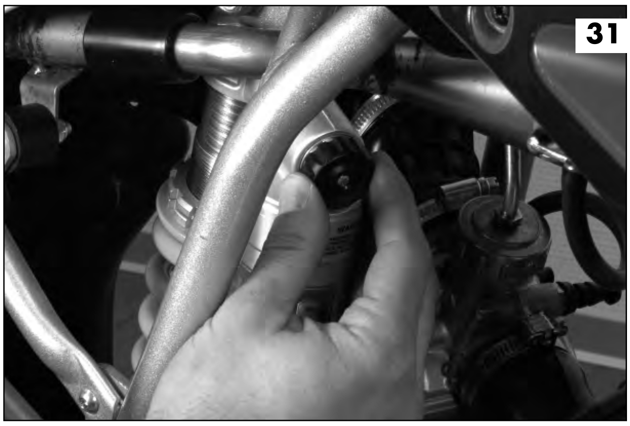
Il forcellone oscillante viene controllato da un ammortizzatore idraulico con un serbatoio per l'olio e l'azoto pressurizzato.
La pressione del gas nel serbatoio viene mantenuta da una vescica di gomma.
La precarica della molla dell'ammortizzazione (compressione e finecorsa) devono essere regolate secondo il peso del pilota e delle condizioni della pista.

⚠ **ATTENZIONE.** Non aprire il serbatoio dell'olio dell'ammortizzatore in quanto contiene azoto pressurizzato e, un'apertura fatta da una persona inesperta, può provocare una esplosione del serbatoio con conseguenti lesioni personali. Esistono quattro differenti tipi di regolazioni possibili sul Vs. ammortizzatore:

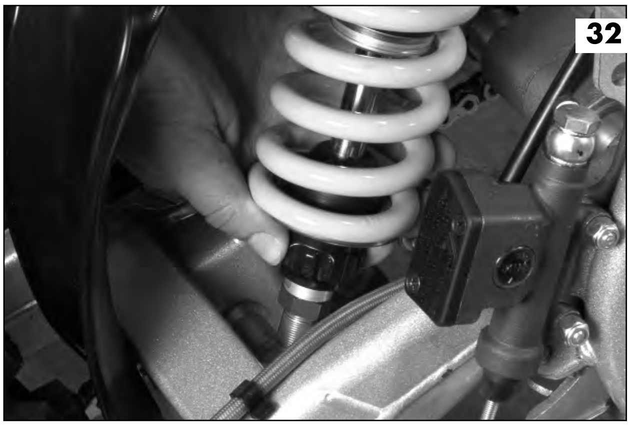
1- Regolazione del precarico della molla (foto n.30).
La moto viene consegnata con una molla da 80 Newton, adatta ad un pilota di circa 50/60 Kg.
Se il peso del pilota dovesse essere inferiore, consigliamo di sostituirla con una da 75 Newton, presente nel Catalogo Polini.


30

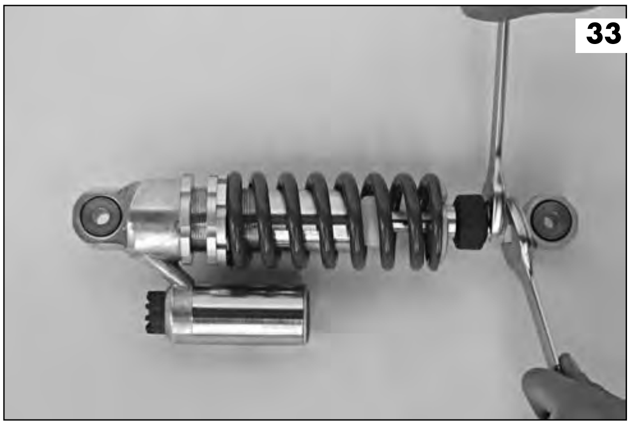
2- regolazione dell'idraulica in compressione. (foto n.31)


31

3- regolazione della velocità di ritorno dell'ammortizzatore. (senso orario più lento, senso antiorario più veloce) (foto n.32)


32

4- regolazione di interasse ammortizzatore (foto n.33).


33

Quando il Vostro veicolo è nuovo, bisogna eseguire il rodaggio per circa un'ora con le impostazioni standard della sospensione prima di eseguire una nuova regolazione.

⚠ **ATTENZIONE.** É assolutamente vietato allungare l'interasse dell'ammortizzatore oltre la linea di demarcazione presente sul registro.

MANUTENZIONE:
1- Controllare se la molla risulta rotta o collassata;
2- Controllare che la sospensione funzioni senza alcun problema facendo saltare su e giù la parte del veicolo posteriore.
3- Controllare se l'albero dell'ammortizzatore è piegato o se vi sono perdite di olio.
4- Spingere la ruota posteriore lateralmente per controllare se le boccole del forcellone sono usurate. Se vi fosse un movimento laterale sostituire le boccole.

4.15 REGOLAZIONE FORCELLA ANTERIORE
La forcella che trovate installata sul veicolo nuovo è già regolata con tarature standard.

MANUTENZIONE:
1- Accertarsi che i parapolvere siano puliti e non siano sporchi di fango e polvere.
2- Controllare se vi sono segni di perdite di olio.
I parapoveri danneggiati devono essere sostituiti prima di utilizzare il veicolo.
3- Prima di utilizzare il veicolo eseguire sempre un veloce controllo di funzionamento della forcella spingendola su e giù con il freno anteriore azionato.

4.16 CARBURANTE
Il Vostro veicolo possiede un motore a due tempi che necessita di una miscela di benzina e olio sintetico al 2%. Utilizzare benzina per automobili con un numero di ottani alla pompa da 96 a 100 o più ottani. Se il motore batte in testa cambiare marche di benzina differenti o con un numero di ottani diverso. Capacità serbatoio 3 litri.

4.17 FILTRO CARBURANTE
Il filtro del carburante si trova nel rubinetto sul lato inferiore del serbatoio. Lo sporco accumulato nel filtro del carburante impedisce il flusso dello stesso al carburatore.
La manutenzione del filtro deve perciò essere eseguita frequentemente.

MANUTENZIONE:
1- Scaricare il carburante dal serbatoio in un recipiente per benzina.
2- Rimuovere il rubinetto dal serbatoio per mezzo delle due viti.
3- Lavare il filtro con acqua e sapone neutro. Asciugare possibilmente al sole.
4- Rimontare il rubinetto del serbatoio in ordine inverso prestando attenzione che la guarnizione sia posizionata correttamente.

⚠ **ATTENZIONE.** La benzina è estremamente infiammabile ed esplosiva. Eseguire questa operazione in un area ben ventilata e a motore spento.
Non fumare e non produrre fiamme o scintille nell'aria dove la benzina viene scaricata o dove viene eseguito il rifornimento.

4.18 PULIZIA VEICOLO

Prima di procedere al lavaggio del veicolo è necessario proteggere dall'acqua le seguenti parti:
- Comando della trasmissione.
- Comando dei freni
- Presa dell'aria e filtro dell'aria
- Bocchettone del silenziatore

Non indirizzare direttamente il getto d'acqua su:
- Mozzi ruota
- Perno forcelle
- Canotto dello sterzo
- Pinze freno
- Cappuccio della candela.

A lavaggio ultimato, procedere a lubrificare tutti i punti qui sopra elencati, avviare il motore e farlo girare per qualche minuto.

⚠ **ATTENZIONE.** Prima di mettersi in moto verificare la perfetta efficienza dalla frenata.

5. ISPEZIONE E CONTROLLI DI MESSA A PUNTO E PREPARAZIONE GARA

5.1 CONTROLLI QUOTIDIANI: DA EFFETTUARE SEMPRE PRIMA DI METTERSI ALLA GUIDA

- Olio del motore: nessuna perdita, livello corretto.
- Carburatore: acceleratore flessibile che scorra regolarmente libero da impuntature.
- Liquido refrigerante: nessuna perdita, livello corretto, serraggio fascette.
- Tappo del radiatore: verificare serraggio.
- Tappo del serbatoio carburante: verificare serraggio.
- Filtro dell'aria e scatola filtro: filtro libero da impurità e scatola pulita dalla polvere.
- Freni: guaine libere da strozzature e pinze ripulite dal fango.
- Sella: agganciata nel suo incastro e vite bloccata.
- Catena: pulita da fango, lubrificata e controllo tensione.
- Pignone: libero di girare da sassi e polvere.
- Manubrio: canotti di bloccaggio ben serrati.
- Pneumatici: controllo pressione.
- Forcella anteriore: controllo e pulitura.
- Sterzo: controllo gioco seraggio canotto.

5.2 CONTROLLI PERIODICI: DA EFFETTUARSI PRIMA DI OGNI GARA E DOPO IL RIMESSAGGIO	FREQUENZA			AVVISI	PARAGRAFO
	DOPO 1 GARA 2 ORE CIRCA	DOPO 3 GARE 6 ORE CIRCA	DOPO 9 GARE 18 ORE CIRCA	P: PERICOLO A: ATTENZIONE	
CATENA DI TRASMISSIONE	👁 + ☜ + 🛢	⇆		⚠ P	4.13
PIGNONE CATENA E CORONA	👁 + ☜			⚠ P	4.13
RULLO DELLA CATENA	👁 + ☜			⚠ P	
PARACATENA-SLITTACATENA	👁 + ☜			⚠ A	
REGOLAZIONE FRENI	👁 + ☜			⚠ P	4.10
LIQUIDO RAFFREDDAMENTO-RADIATORE	👁			⚠ P	4.5
PINZA FRENO IDRAULICO	👁 + ☜			⚠ A	4.10
PASTIGLIE FRENI	👁 + ☜			⚠ A	4.10
LIVELLO OLIO FRENO IDRAULICO	👁 + ☜			⚠ A	4.10
COMANDO GAS	👁 + ☜			⚠ A	4.9
CAVI DI COMANDO GAS	👁 + ☜		⇆	⚠ A	4.9
FILTRO ARIA	✳			⚠ P	4.2
PRESSIONE GONFIAGGIO PNEUMATICI	👁 + ☜			⚠ P	4.12
CUSCINETTI MOZZI RUOTE	👁 + ☜			⚠ P	
TIRAGGIO RAGGI RUOTE	👁 + ☜			⚠ P	
OLIO MOTORE	👁 + ☜ + 🛢			⚠ A	4.3
GIOCO CANOTTO DELLO STERZO	👁 + ☜			⚠ A	
CUSCINETTI STERZO	👁 + ☜			⚠ A	
FORCELLE ANTERIORI	👁 + ☜			⚠ A	4.15
FORCELLONE POSTERIORE	👁 + ☜			⚠ P	
TUBO ALIMENTAZIONE	👁 + ☜		⇆	⚠ P	4.17
FILTRO BENZINA		👁 + ☜		⚠ P	4.17
VALVOLA LAMELLARE	👁 + ☜		⇆	⚠ P	
CARBURATORE	👁 + ☜			⚠ P	4.8
CANDELA	👁 + ☜	⇆		⚠ P	
CAPPUCCIO CANDELA	👁 + ☜		⇆	⚠ P	
IMPIANTO ELETTRICO	👁 + ☜			⚠ P	
IMPIANTO DI SCARICO	☜			⚠ P	
SILENZIATORE	☜		⇆	⚠ P	
GRUPPO TERMICO		👁 + ☜		⚠ P	
PISTONE		👁 + ☜	⇆	⚠ P	
SEGMENTO		👁 + ☜	⇆	⚠ P	
CARTER MOTORE			👁 + ☜	⚠ P	
ALBERO MOTORE			👁 + ☜	⚠ P	
CUSCINETTI BANCO			👁 + ☜	⚠ P	
SERIE CUSCINETTI MOTORE			👁 + ☜	⚠ P	
INGRANAGGIO PRIMARIO-SECONDARIO			👁 + ☜	⚠ P	
INGRANAGGIO PARASTRAPPO FRIZIONE	👁 + ☜			⚠ P	
FRIZIONE	👁 + ☜			⚠ P	
MINUTERIA INNESTO AVVIAMENTO	👁 + ☜			⚠ P	
INGRANAGGIO AVVIAMENTO	👁 + ☜			⚠ P	
DADI-BULLONI-ELEMENTI FISSAGGIO	👁 + ☜			⚠ A	

👁 = ISPEZIONARE O REGOLARE

☜ = PULIZIA

🛢 = LUBRIFICAZIONE

⇆ = SOSTITUIRE

⚠ **P**= PERICOLO

⚠ **A**= ATTENZIONE

✳ : Pulire il filtro aria dopo ciascuna manche in condizioni ambientali polverose

6 CARATTERISTICHE TECNICHE	XP 65 R
Motore	Monocilindrico 2T
Raffreddamento	Liquido
Alesaggio per corsa	45x40,8
Cilindrata	64,9
Rapporto di compressione	14,2:1
Carburatore	Mikuni 24
Accensione	Elettronica
Alimentazione	Benzina verde 2%
Aspirazione	Valvola lamellare nel carter
Avviamento	Kick starter
Trasmissione	6 Speed
Telaio	In acciaio
Freno anteriore idraulico	Ø 180 mm.
Freno posteriore idraulico	Ø 150 mm.
Pneumatico anteriore	60/100 - 14"
Pneumatico posteriore	80/100 - 12"
Sospensione anteriore Marzocchi	Forcella idraulica Ø 35 mm usp regolabile
Sospensione posteriore Ohlins	Monoammortizzatore idraulico
Serbatoio	3 litri
Peso	56,5 Kg
Altezza sella	790 mm.
Interasse	1.145 mm.

6.2 TABELLA COPPIE DI SERRAGGIO MINUTERIA TELAIO E CICLISTICA

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	FRENA FILETTO
PERNO RUOTA ANTERIORE	M12	50	5	37	
BULLONE DI FISSAGGIO PERNO ANTERIORE	M6	10	1	7,4	
VITI FISSAGIO MANUBRIO	M8	20	2	14,8	
PERNO RUOTA POSTERIORE	M14	60	6	44,40	
PERNO MOTORE-FORCELLONE	M12	50	5	37	
PERNO MOTORE ANTERIORE	M8	25	2,5	18,,5	
VITI PIASTRA SUPERIORE	M8	18	1,8	13,32	
VITI PIASTRA INFERIORE	M6	9	0,9	6,7	
VITI DISCHI FRENO	M6	10	1	7,4	
VITI FISSAGGIO PINZE IDRAULICHE	M6	10	1	7,4	LOCTITE 242
DADO CANOTTO DELLO STERZO		80	8	59,2	LOCTITE 242
GHIERA REGOLATORE CANOTTO STERZO		6	0,6	4,44	

TABELLA COPPIE DI SERRAGGIO MINUTERIA MOTORE N.m / Lbf . ft

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	FRENA FILETTO
DADI DELLA TESTA	M7	15	1,5	11,1	
DADO ALBERO MOTORE LATO FRIZIONE	M10	45	4,5	33,3	LOCTITE 270
DADO ALBERO MOTORE LATO ACCENSIONE	M10	40	4,0	29,6	LOCTITE 242
DADO INGRANAGGIO CONDOTTO		18	1,8	13,32	
CANDELA					

I valori di coppia sopraelencati sono per i punti di serraggio più importanti.
Se una certa coppia non è elencata, utilizzare gli standard forniti di seguito.

VALORI DI COPPIA STANDARD

	N.m	Kgf.m	Lbf.t
BULLONE E DADO DA 5 mm	6	0,6	4,44
BULLONE E DADO DA 6 mm	10	1	7,40
BULLONE E DADO DA 8 mm	25	2,5	18,50
BULLONE E DADO DA 10 mm	45	4,5	33,30
BULLONE E DADO DA 12 mm	55	5,5	40,70

CANDELA STANDARD	CANDELA PIÚ FREDDA
NGK B9, NGK BR9EG	NGK B10, NGK BR10EG

ENGLISH

FOREWORD
INSTRUCTIONS MAY BE REPEATED A NUMBER OF TIMES IN THE COURSE OF THIS MANUAL.
THIS HAS BEEN DONE PURPOSEFULLY TO EMPHASISE THE IMPORTANCE OF CERTAIN OPERATIONS AND THE NEED TO BEAR SAFETY CONSTANTLY IN MIND.
ALL ENGINE MAINTENANCE MUST BE REFERRED TO A SPECIALIST DEALER.

IMPORTANT
Read this manual carefully throughout before riding your new motorcycle.
This manual contains important information that will help you avoid causing unnecessary damage to the machine and serious or even fatal injury to yourself, to other persons and things.
To ensure care-free and satisfying offroad riding you must get to know your new motorcycle thoroughly and set it up correctly before you start riding.

IMPORTANT LEGAL NOTICE
THIS MOTORCYCLE HAS BEEN DESIGNED AND MANUFACTURED EXCLUSIVELY FOR COMPETITION USE AND IS SOLD "AS SEEN" WITH NO WARRANTY.
THIS MOTORCYCLE DOES NOT COMPLY WITH CERTAIN ROAD SAFETY REGULATIONS AND IT IS THEREFORE ILLEGAL TO RIDE IT ON PUBLIC ROADS, HIGHWAYS AND MOTORWAYS.

APPLICABLE LEGISLATION PERMITS THE USE OF THIS MOTORCYCLE ONLY IN ORGANISED COMPETITIONS OR CLOSED TRACK SPORTING EVENTS ORGANISED IN COMPLIANCE WITH LOCAL BY-LAWS.

ALWAYS ENSURE THAT IT IS LEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE BEFORE RIDING IT.

IT IS STRICTLY FORBIDDEN TO CARRY PASSENGERS.
This minicross motorcycle has been designed and manufactured for use by one rider only.

NOTE
Children must always be supervised by an adult when riding this motorcycle.

READ THIS MANUAL CAREFULLY.

⚠ CAUTION!
This text identifies a risk of serious or even fatal personal injury if the associated instructions are not followed. The associated instructions must be followed carefully to avoid damage to the motorcycle.

⚠ WARNING!
This text identifies a risk of personal injury or damage to the motorcycle. The associated instructions must be followed carefully to avoid serious or fatal accidents.

This manual is an integral part of the motorcycle and must accompany it if it is sold or transferred to a new owner or keeper.

WELCOME NOTICE
Congratulations on your choice of a Polini minicross motorcycle. By purchasing a Polini motorcycle you have become one of a large family of satisfied Polini motorcycle owners and riders.

NOTE!
This Polini minicross is a high performance competition motorcycle and incorporates the latest motocross race technology. It must only be used in competitive racing by expert riders.

This new Polini minicross model has been designed to perform as competitively as possible.
Motocross is nevertheless a physical sport and winning requires more than just a good motorcycle.
To achieve good results you must be in good physical condition and be a skilful motorcycle rider.
The best results are achieved by riders who exercise regularly to keep in peak physical form and who practise their motorcycling skills frequently.

The purpose of this manual is to help you get the greatest satisfaction possible from you new Polini minicross motorcycle, both from the performance of the machine itself and from success in competitions.

PERSONAL PROTECTIVE EQUIPMENT
1- Most deaths in motorcycling are caused by head injuries. ALWAYS wear a helmet. Whenever possible, also wear a visor or goggles, as well as protective boots, gloves and clothes.
2- The exhaust system becomes extremely hot during use and may remain so for quite some time afterwards. Do not touch any parts of the exhaust system. Always wear clothes that completely cover your legs.
3- Do not wear loose or flowing clothing. This can become entangled in the control levers, kick-start lever, footrests, chain or wheels.
4- Respect the environment.

⚠ DANGEROUS MODIFICATIONS

MODIFICATIONS TO OR THE REMOVAL OF ORIGINAL PARTS FROM THIS MINICROSS MOTORCYCLE MAY CAUSE IT TO BECOME UNSAFE OR ILLEGAL. ALWAYS COMPLY WITH ALL LOCAL AND NATIONAL LAWS, REGULATIONS AND SAFETY STANDARDS.

THIS MOTORCYCLE HAS BEEN PROJECTED FOR A DRIVER UNDER A WEIGHT OF:
_ 60 KGS

For your own safety and for the best performance of your motorcycle, always insist on original Polini Motori spare parts for all repairs.
To be able to recognise your motorcycle and to keep track of its identity in case of theft, make a note here of its specifications and frame number:

MODEL: ....

ENGINE CAPACITY: ....

TYRES: Front. .... Rear. ....

FRAME NUMBER: ....

IDENTITY CODE: 144.000. ....

LOCATION OF VEHICLE IDENTITY CODE
The motorcycle's identity code is stamped on the front of the frame or on the right hand side of the steering head.



1. PREPARING YOUR MOTORCYCLE FOR USE
When you first open the crate you will see that the motorcycle is not ready for use, but has been partly disassembled for reasons of packing and transport.
Carefully unpack all the parts from the crate and proceed as instructed below to check and assemble your motorcycle for use.
The following instructions give the most practical order for assembling the various parts of your motorcycle.
1- Remove the motorcycle from the crate (photo 1).

1



2- Remove all the parts needed to reassemble the motorcycle from the crate and check them thoroughly (photo 2).

WASHER 6X18X1	No. 4
PLASTIC TIE	No. 1
FRONT WHEEL SPINDLE	No. 1
WHEEL SPINDLE SPACER	No. 1
M12 WHEEL SPINDLE NUT	No. 1
FOOTREST SPRING	No. 2
TCEI SCREW M8X40	No. 2
TB SCREW M6X16	No. 4
TBEI SCREW M6X40	No. 1
NUMBER PLATE	No. 1
NUMBER PLATE SPACER	No. 1
RIGHT FOOTREST	No. 1
LEFT FOOT REST	No. 1
M8 SELF-LOCKING NUT	No. 2
TCEI SCREW M8X75	No. 4
HANDLEBAR CLAMP	No. 2
HANDLEBAR CLAMP SPACER	No. 4
HANDLEBAR WITH FOAM ROLL	No. 1
FRONT WHEEL WITH DISK	No. 1
FRONT MUDGUARD	No. 1

2



3- Fit the rear shock-absorber, using the M10 hexagonal head screw and the two washers with the M10 nut.
Fit one of the washers at the bolt side and the other at the nut side. The nut, bolt, spacers and washers have been pre-fitted in their seats on the swinging arm (photos 3).

3



4- Open the front brake disk pads.

5- Fit the front wheel using the special spindle; fit the spacer on the disk side of the wheel

6- Insert the spindle and the nut and tighten with a torque wrench (See section **6.2**) (photo n.4).



7- Tighten the spindle locking bolt with a torque wrench (See section **6.2**) (photo 5).



8- Inflate the front and rear tyres (See section **4.12**).

9- Fit the front mudguard with the provided 4 screws and the TBM6X16 washers (photo 6).

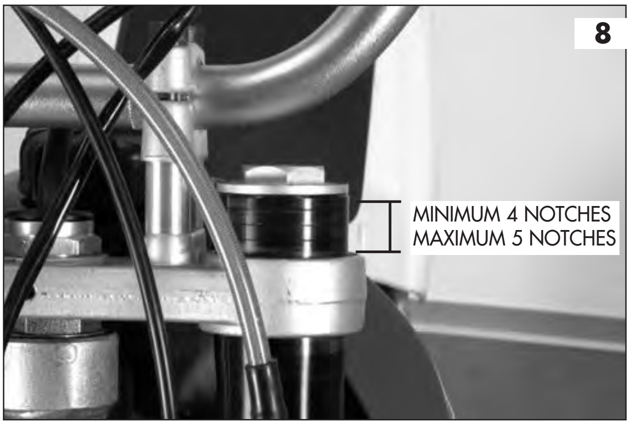


10- Cut the transport tie securing the front brake master cylinder. Fit the handlebar and fix it to the top fork with the two handlebar clamps and the four Allen bolts M8X75 (See section **6.2**) (photo 7).

11- Regulate the front fork height as per photo No. 8 (see section **6.2** for tightening torque)

⚠ **ATTENTION!** For safety reasons the front fork must be extracted within notch No. 4 (minimum) and No. 5 (maximum) (photo No. 8).





12- Remove the throttle control cover and fit the cable as shown in photo 9. Re-fit the cover. (See section **4.9**).



13- Fit the front brake lever and secure the clamp with the provided screws

14- Fit the engine stop button and fix it to the handlebar with its mounting clamp

15- Fit the clutch lever and adjust the travel of the lever as you prefer using the regulator (photo 10) (See section **4.11**). Fit the number plate fixing it with the related spacers and screw TBEI M6X40 and insert the front brake cable in the slide.

16- Fit the footrests (photo 11)

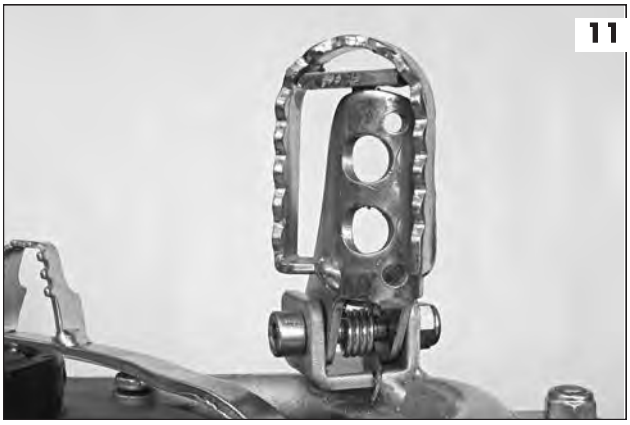
17- Fill the engine coolant circuit (See sections **4.5** and **4.6**) (photo 12).

ATTENTION! While filling the cooling system, open the draining screw on the left radiator till the liquid comes out.

⚠ **CAUTION!** The coolant circuit is normally drained for transport. Make sure that it is topped up before starting the engine.



10

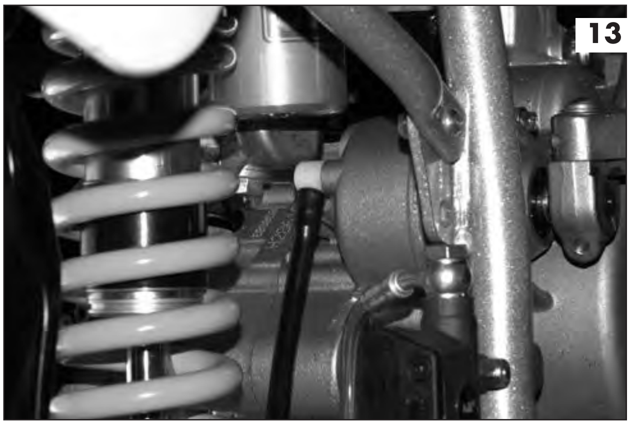


11



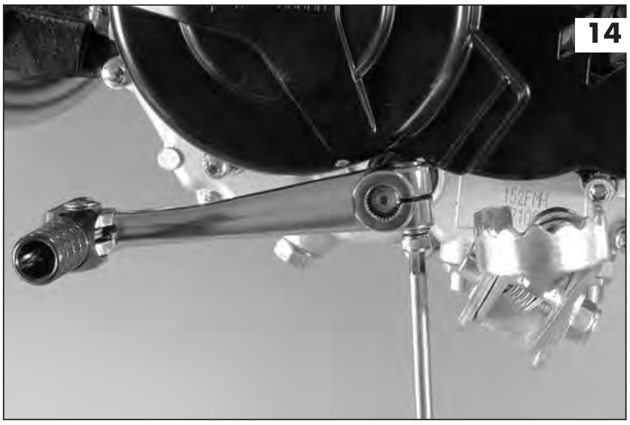
12

18- Take off the protection cap (photo No. 13) and check the oil level (See section **4.3**).



13

19- Fit the gear lever (photo 14).

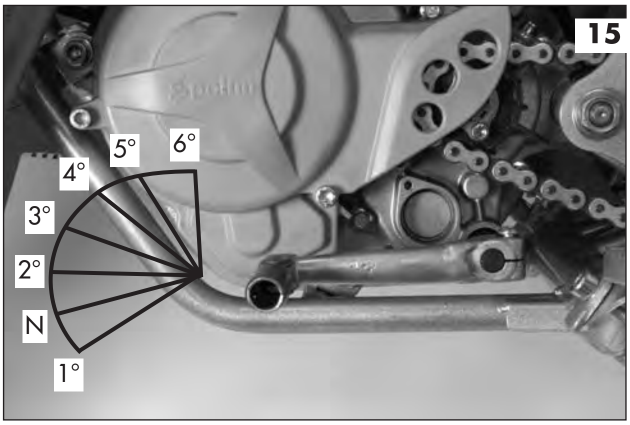


14

20- Fill the fuel tank (See section **4.16**).

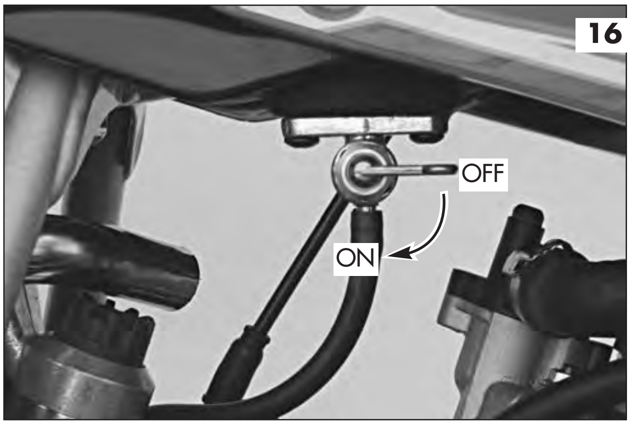
INTRODUCTION
Always ensure that the motorcycle has been efficiently serviced and check it over before riding it. Take your motorcycle to an authorised POLINI MOTORI dealer for all major servicing and repair.
Because of the manufacturer's policy of continuous development, and because of constant innovations in technology, your motorcycle may differ in some details from what described in the illustrations and text in this manual.
Original POLINI MOTORI spare parts are always made of the same materials and in the same way as the parts originally fitted on your minicross motorcycle to ensure a longer life and improve efficiency to your motorcycle.
Always use original POLINI MOTORI spare parts.

2. STARTING THE ENGINE FOR THE FIRST TIME
Always check over your motorcycle thoroughly before starting the engine. To start the engine for the first time, proceed as instructed below.
1- Remove the radiator filler cap.
2- Fill the cooling system with coolant up to the top rim of the radiator (photo 12). Wait a few minutes for the coolant to circulate through the system. Top up the radiator as necessary if the coolant level drops.
3- Screw the radiator filler cap back on tightly.
4- Before starting the bike, check that the gear is at the neutral position (photo No. 15, gear N)



15

5- Open the fuel cock located under the fuel tank: position ON (photo 16).



6- If the engine is cold, lift the choke lever on the carburettor.

⚠ **WARNING!** Lower the starter lever again as soon as the engine starts to warm up.

7- Leave the throttle closed. Pivot the kick-start lever outwards and push energetically downwards with your foot to start the engine.
8- Return the kick-start lever to its rest position. Leave the engine idle for a few minutes to warm it up.
9- Switch the engine off and remove the radiator filler cap. Check the level of coolant inside and top up as necessary.
10- Screw the radiator filler cap back on tightly. The motorcycle is now ready for riding.

⚠ **WARNING!** Risk of burns! Only check the coolant level with the engine cold and switched off.

NOTE. Motocross competition rules forbid the use of coolant other than water.

⚠ **WARNING!** Never open the throttle abruptly. The motorcycle could jump forwards, causing you to loose control.

⚠ **WARNING!** Check that the engine stop button stops the engine effectively before you begin riding the motorcycle.

3. RUNNING IN

1- Run your new motorcycle in as instructed below to ensure that the engine and transmission bed in correctly and to ensure continuous reliability in future.

⚠ **CAUTION!** The first time you ride your new motorcycle, ride for about two hours at low engine speeds to ensure that it runs in correctly. Also respect the following precautions.

2- Once the engine starts, leave it idle until it warms up to normal temperature. If you switch the engine off for a short time, wait for it to cool down completely before you re-start it.
3- During the running in period, always ride at constant speed. AVOID RAPID ACCELERATION.
4- Even when riding at low engine speeds, avoid extended difficult sections of road or track that could cause the engine to become very hot.
5- Once you have run in your motorcycle following all these instructions, take it to a Polini Motori dealer for its post-running-in service. Apart from a change of spark plug and engine oil, this service also includes the disassembly of the cylinder to check on the condition of the spark plug, cylinder head, piston and cylinder. The service also includes the replacement of the spark plug and of the transmission oil.

⚠ **CAUTION!** Scored pistons can lead to a drop in performance and to rapid deterioration of the cylinder. The nature of the carbon deposits that form on the cylinder head, spark plug and exhaust port gives important information about the fuel mixture burning in your engine. Remember that mixtures that contain too much oil do not extend the life of your engine.

4. SERVICING: INTERVALS AND OPERATIONS

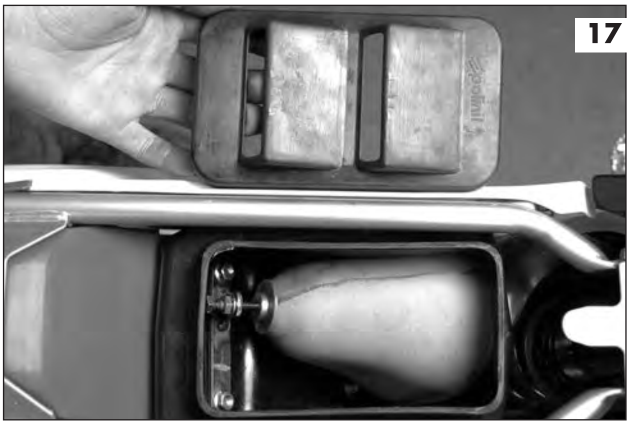
The servicing described below is intended to keep your motorcycle in peak condition. It consists of tasks that should be done regularly, or on all occasions before you start riding. All the tasks and adjustments described below can be done easily by following the instructions given in this manual. Refer to your POLINI MOTORI dealer for scheduled services and repairs, and insist that only original spare parts are used to replace worn or broken components.
Refer to the servicing tables in sections **5.1** and **5.2** below for the frequency with which the various service operations must be performed.

4.1 REMOVING THE SEAT

Unscrew the seat fixing nut, lift the seat gently and slide it out towards the rear mudguard.
To refit the seat, engage the front seat catch with the screw on the fuel tank and push the seat onto the frame member. Once the seat is firmly in position, turn the seat lock 180 degrees clockwise to lock the seat in place.

4.2 REMOVING AND CLEANING THE AIR FILTER

Dirty air filters are one of the most common causes of poor engine performance.
Proceed as follows to clean the air filter.
- Remove the seat (See section **4.1**).
- Remove the cover from the filter box (photo 17).
- Remove the air filter and wash it in hot water with neutral soap (photo 18)
- Rinse the filter and squeeze it dry, then dampen it with oil for filters.



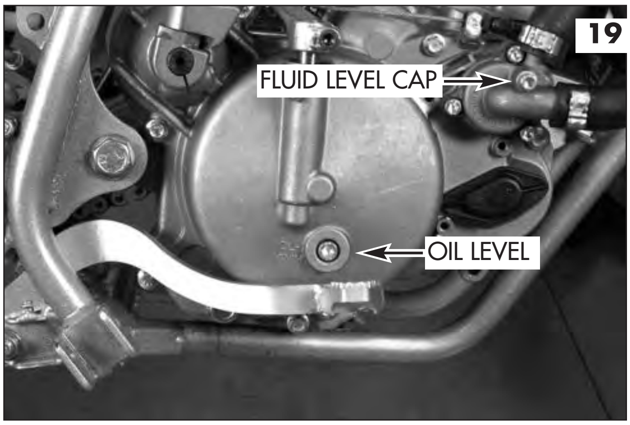


If the filter becomes clogged with fine dust as well as normal dirt, replace it with a new one.

⚠ **CAUTION!** Dirty air filters choke the engine and cause poor performance. Torn or broken filters can allow dirt to enter the engine and cause rapid deterioration of the piston rings and barrel.

4.3 CHECKING THE ENGINE OIL LEVEL

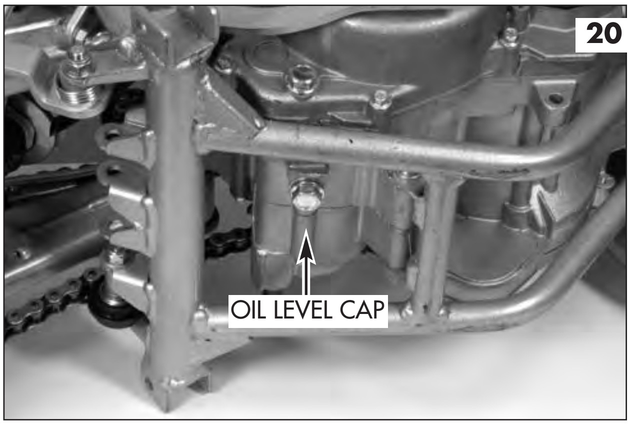
- Stand the motorcycle upright.
- Remove the oil level screw from the gearbox casing on the right hand side of the engine (photo 19).
- Check that the oil level reaches the bottom edge of the hole.



4.4 CHANGING THE ENGINE OIL

⚠ **WARNING!** Risk of burns! Wait for the engine to cool before removing the oil drain screw.

- Stand the motorcycle upright.
- Remove the oil drain screw from the bottom of the gearbox casing (photo 20) and leave the old oil drain out.
  Do not throw spent oil into the environment. Dispose of it correctly through authorised collection points.
- Screw the drain screw back in. Add 600 grams of SAE 20W50 engine oil. Only employ highly detergent engine oil classified for service API SF or SG.



4.5 CHECKING THE COOLANT LEVEL

⚠ **WARNING!** Risk of burns! Wait for the engine to cool before removing the radiator filler cap.

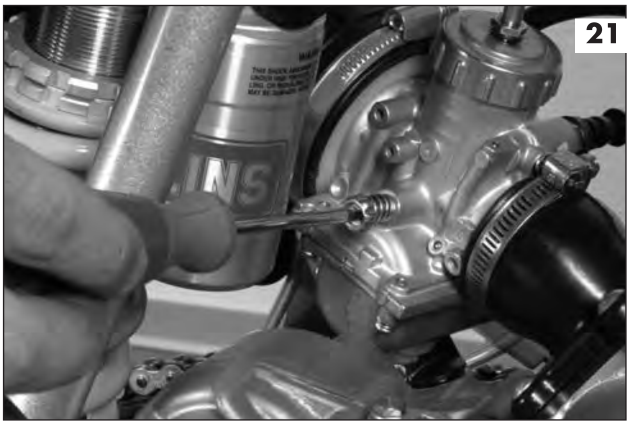
When the engine is cold, unscrew the radiator filler cap and check the level of the coolant inside. Top up as necessary. (See section **2**, "Starting the engine for the first time").

4.6 CHANGING THE COOLANT

- Stand the motorcycle upright.
- Unscrew the radiator filler cap.
- Unscrew the coolant drain screw on the engine casing on the water pump (photo 19).
- Wait until all the old coolant has drained out.
- screw the filler cap and refill the cooling system (See section 2, "Starting the engine for the first time").

4.7 ADJUSTING ENGINE IDLING SPEED

- Warm up the engine before adjusting the idling speed and leave it run at neutral position (gear N).
- Leave the engine idle with the throttle closed.
- Turn the idle speed adjustment screw on the right hand side of the carburettor in or out to achieve the lowest engine speed possible without running becoming irregular (photo 21).



4.8 ADJUSTING THE AIR SCREW

The air screw can be adjusted in order to obtain better performance when the bike is out of idling speed.
- If the engine has difficulty in curve (rich mixture) unscrew the air screw.
- If the engine has difficulty in curve (poor mixture) screw the air screw.

⚠ **WARNING!** The adjusting screw is near the cylinder. Pay attention not to scald oneself while adjusting it.

4.9 ADJUSTING THE THROTTLE CONTROL AND CABLE

- Make sure that the throttle twist grip operates smoothly.
- Make sure that the play in the throttle cable measures 3-5 mm. If play exceeds this measurement, reduce play by screwing out the adjuster on the top of the carburettor. (Photo n. 22)



⚠ **CAUTION!** Failure to keep this parts in peak condition and to make repairs whenever necessary can lead to serious personal accidents and serious damage to the motorcycle.

4.10 ADJUSTING BRAKES

This modes is provided with a front and a rear hydraulic brake. When the brake pads wear, the oil brake level goes down. Therefore, periodically check the brake oil level and the wear of the brake pads

⚠ **WARNING!** When you add brake fluid, make sure that the tank is in horizontal position before removing the cap to avoid spilling the fluid.

⚠ **WARNING!** Incorrectly positioned brake lines can be damaged by contact with moving parts, leading to serious accidents. The braking system must also be run in before it achieves maximum efficiency. Apply the brakes at least one hundred times before considering them to be fully efficient. Proceed with great caution throughout this period. At the end of this period, adjust the brakes and also check that all the fixing bolts are tight. Adjust the travel of the back brake pedal to suit the stature of the rider. To do so, loosen the lock nut and turn the adjuster on the master cylinder control rod (photo n. 24).

⚠ **CAUTION!** Use only DOT 4 hydraulic brake fluid from clean new containers.

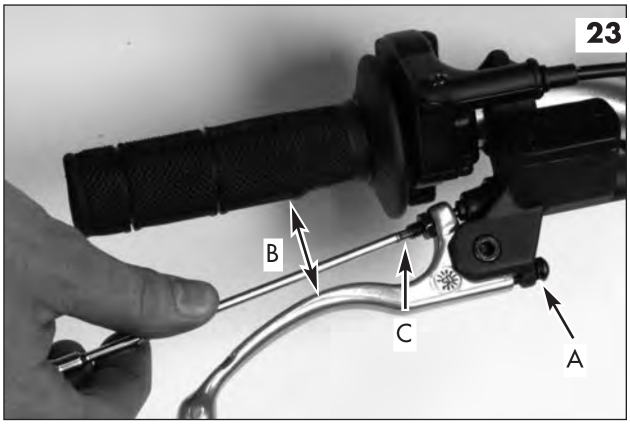
⚠ **WARNING!** Brake fluid is highly corrosive to paintwork and can cause injury if it comes into contact with the eyes or skin. Consult a doctor immediately in case of accident.

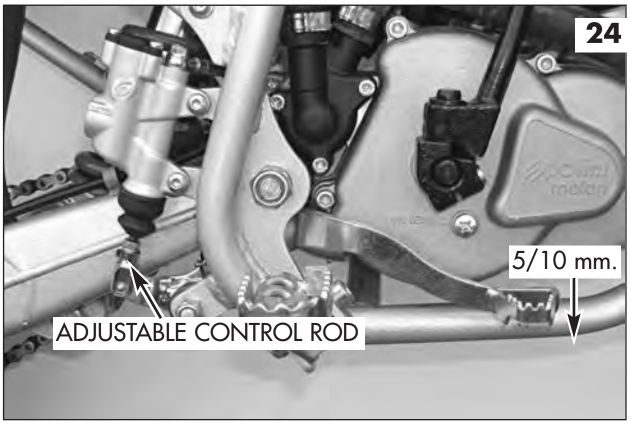
Change the brake fluid every two years.
<u>DO NOT THROW SPENT BRAKE FLUID INTO THE ENVIRONMENT.</u>

Front and rear brake pads
Check the brake pads through the wheel to determine the wear. If one of the pads should be worn up to a thickness of 1mm, replace both the pads.
General controls
Make sure there are no drippings. Check if hoses and joints show wear or cracks.

4.10.1 ADJUSTING HYDRAULIC BRAKES

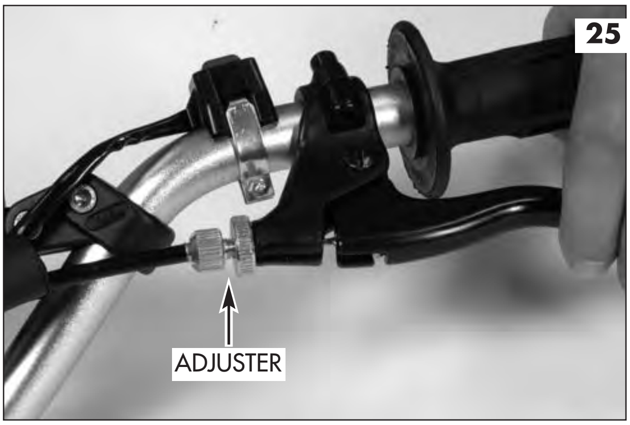
To adjust the lever position, manually act on the screw “A” and adjust the distance “B” in relation to the rider's needs (photo 23). After adjusting, make sure that the lever keeps a 3/4 mm play. The adjusting of the play can be done through screw “C” (photo 23). The rear hydraulic brake, on the contrary, must have a bigger play (photo 24).





4.11 ADJUSTING CLUTCH

Make sure that the clutch lever keeps play before the coupling. The adjusting of the play can be done through the related adjuster (photo 25)



4.12 TYRE PRESSURES

Correct tyre pressure ensures maximum stability and control and also extends tyre life.
Check tyre pressure frequently and adjust as necessary.
Always measure tyre pressure when tyres are cold.

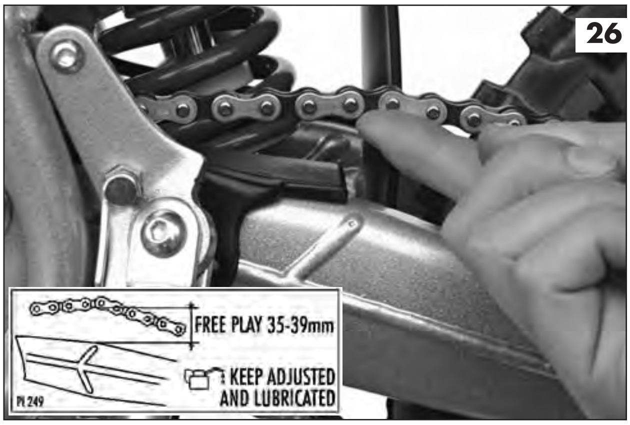
RECOMMENDED TYRE PRESSURES	
FRONT	**REAR**
1,0 BAR - 14,5 PSI	1,0 BAR - 14,5 PSI

4.13 TRANSMISSION CHAIN

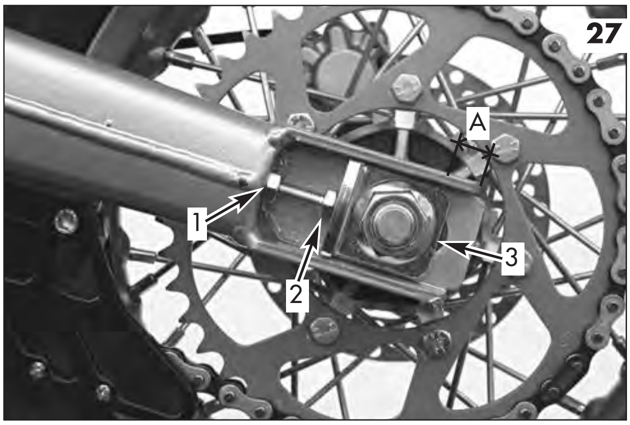
The final drive chain is an extremely important component and deserves special care and regular servicing.

⚠ **WARNING!** When working on the chain, take care not to jam your fingers between the chain and sprocket.

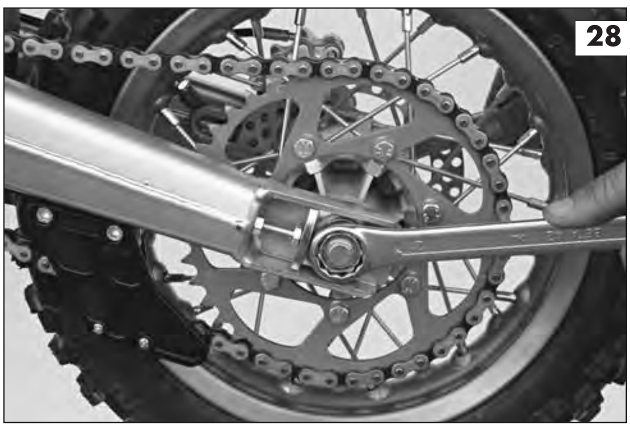
1- Check the chain tension with the motorcycle standing upright and with no pressure on the suspensions. Measure chain movement at the position shown in photo 26. Chain movement must be 35-39 mm as shown in the figure. If necessary, proceed as follows to adjust the chain tension (photo 27).
- Loosen the nut (3) on the rear wheel spindle.
- Loosen the two lock nuts (1) and turn the two adjusters (2) anti-clockwise to tighten or clockwise to slacken the chain. Make sure that the edges of the spindle plates are perpendicular to the swing arm and measure distance “A” between the swing arm and the plates. Make sure that distance “A” is the same on both sides.
- Tighten the rear spindle nut (3) (photo 28). See section **6.2** for the tightening torque.



26



27

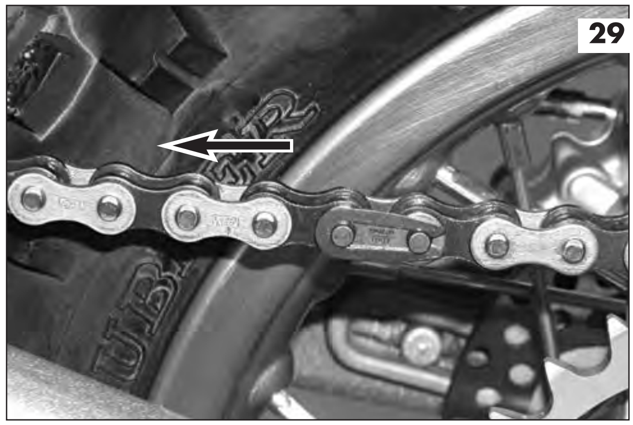

28

- Measure the chain movement again and repeat the adjustment procedure if necessary.
- Gently turn the adjuster (2) to bring it into firm contact with the axle plates. Hold the adjusters firmly with a spanner and tighten the lock nut (1).

2- Whenever you check chain tension, also check the chain and the front and rear sprockets for wear or damage.
3- Always lubricate the chain after washing the motorcycle. Dirty chains can be cleaned with diesel fuel.
A good quality chain lube spray reduces chain wear and improves the efficiency of the transmission.
4- If you need to remove or change the chain, remember to replace the clip on the split link with the closed end facing in the direction of travel (photo 29).

⚠ **CAUTION!** Never fit a new chain to worn sprockets or vice-versa. Incorrect wheel alignment not only causes rapid chain and sprocket wear but also affects the handling and control of the motorcycle.

⚠ **WARNING!** Loose, worn or badly aligned chains can break or come off the sprockets. If this occurs the chain can jam the rear wheel and cause accidents with serious personal injury and damage to the motorcycle.

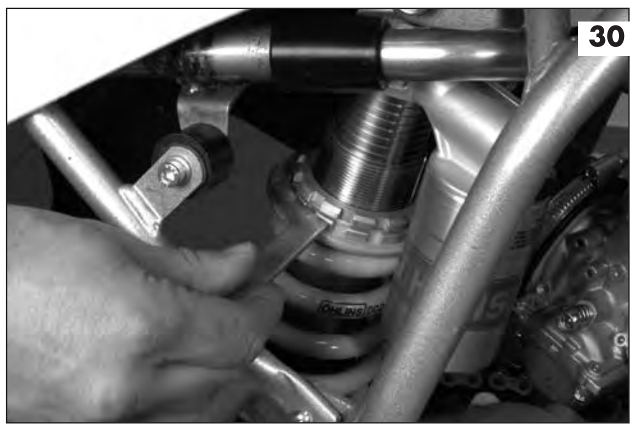

29

4.14 ADJUSTING THE REAR SHOCK

The swinging arm is damped by a hydraulic monoshock with oil and nitrogen gas reservoir. Gas pressure in the reservoir is maintained by a rubber diaphragm. The pring preload of the monoshock, (compression and travel) must be adjusted to suit the weight of the rider and the circuit conditions.

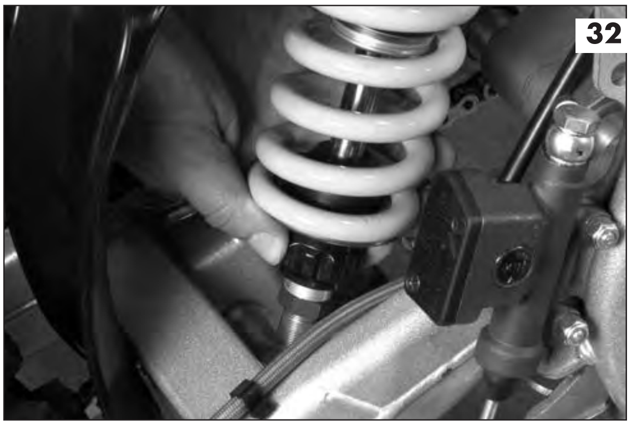
⚠ **WARNING!** Never attempt to open the oil reservoir, since it also contains nitrogen gas at high pressure. Incorrect handling of the reservoir can lead to the unit exploding, causing potentially serious personal injury.

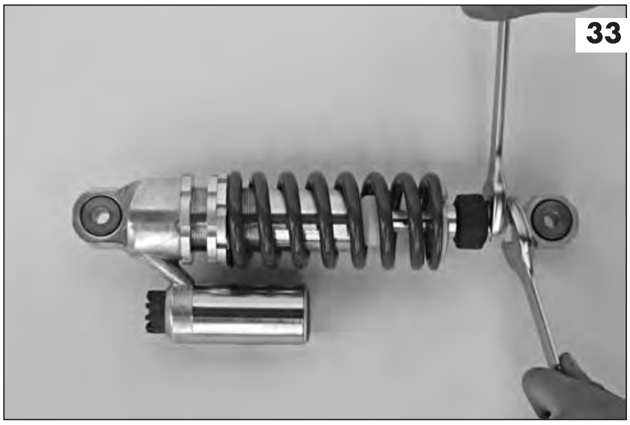
The monoshock can be adjusted in four different ways:
1- Spring preload (photo 30). The bike is equipped with a 80 Newton spring, to be used for riders with a weight of 50/60 Kgs. If the weight is inferior, we suggest your replacing with a 75 Newton spring, listed in the Polini Catalogue.
2- Hydraulic adjusting in compression (photo 31).


30


31

3- Hydraulic rebound (turn clockwise for greater damping, anti-clockwise for faster action) (photo 32).
4- Suspension height (photo 33). When your motorcycle is new, run the suspensions in with their factory settings for at least one hour before making any personal adjustments


32


33

⚠ **ATTENTION!** The shock is set up in the factory and has no user adjustments. Never exceed the line indicated on the register

SERVICING
1- Check the spring for damage or wear.
2- Bounce the rear of the motorcycle up and down and check that the rear suspension functions smoothly.
3- Check that the shock rod is perfectly straight and that there are no oil leaks around it.
4- Push the rear wheel sideways to check for play in the swing arm bushings. Replace the bushings immediately if any play is detected.

4.15 ADJUSTING THE FRONT FORK
The front fork is set up in the factory and no adjustments can be done by users.

SERVICING
1- Check that the fork seals are clean and free from oil, dust and dirt.
2- Check the legs for oil leaks. Replace damaged fork seals before using the motorcycle.
3- Apply the front brake and bounce the front of the motorcycle up and down to check that the front fork is functioning smoothly.

4.16 FUEL
Your bike is equipped with a 2 stroke engine which needs a 2% synthetic oil and fuel mixture. Only use car petrol with an octane rating of 96 to 100 or more. In case of pre-ignition (knocking) try a different brand of fuel or a higher octane rating. Fuel tank capacity is 3 litres.

4.17 FUEL FILTER
The fuel filter is incorporated in the fuel tap under the tank. As dirt builds up in the filter it gradually impedes the flow of fuel to the carburettor.
For this reason the filter must be cleaned regularly.

SERVICING
1- Drain the fuel out of the tank into a clean petrol can.
2- Unscrew the two fixing screws and remove the fuel tap from the tank.
3- Wash the filter in water with neutral soap. Leave the filter dry, in the sun if possible.
4- Replace the fuel tap on the tank, making sure that the seal is correctly seated.

⚠ **WARNING!** Petrol is extremely inflammable and petrol vapour can explode easily. Only drain the tank in a well ventilated area and with the engine switched off.
Refrain from smoking and avoid all naked flames or sparks while draining fuel or refuelling.

4.18 WASHING THE MOTORCYCLE
Cover the following parts to prevent water from entering before washing your motorcycle:
- the throttle control
- the brake controls
- the air intake and filter
- the exhaust hole.

Avoid directing jets of water directly on to the following parts:
- the wheel hubs
- the swinging arm pivot
- the steering head
- the brake callipers
- the spark plug hood.

On completion of washing, lubricate the above parts as necessary then start the engine and leave it run for a few minutes.

⚠ **WARNING!** Make sure that the brakes are fully efficient before you start riding the motorcycle.

5. PRE-RACE INSPECTION AND PREPARATION

5.1 DAILY CHECKS: TO BE PERFORMED ALWAYS BEFORE RIDING THE MOTORCYCLE
- Engine oil: check for leaks; check oil level.
- Carburettor: check that the throttle cable operates smoothly and without sticking.
- Coolant: check for leaks; check level; check that the hose clamps are tight.
- Radiator filler cap: check for tightness.
- Fuel filler cap: check for tightness.
- Air filter and filter box: check that filter and box are free from dust and dirt.
- Brakes: check that the brakes lines are not kinked or pinched and that the callipers are clean.
- Seat: check that the seat is correctly fitted and locked in place.
- Chain: check that the chain is free from caked mud and that it is well lubricated and correctly tensioned.
- Sprockets: check that the sprockets are free from dirt and stones.
- Handlebars: check that the handlebar clamp bolts are tight.
- Tyres: check the tyre pressures.
- Front fork: check functioning and cleanliness.
- Steering: check the steering head for play.

5.2 REGULAR CHECKS: TO BE PERFORMED EACH RACE AND AFTER LAYING UP	INTERVAL			RISK LEVELS	SECTION
	AFTER 1 RACE APPROX.2 HOURS	AFTER 3 RACE APPROX.6 HOURS	AFTER 9 RACE APPROX.18HOURS	W: WARNING! C: CAUTION!	
CHAIN	Inspect + Clean + Lubricate	Replace		⚠ W	4.13
SPROCKETS AND GEARS	Inspect + Clean			⚠ W	4.13
CHAIN ROLLER	Inspect + Clean			⚠ W	
CHAIN GUARD - CHAIN SLIDE	Inspect + Clean			⚠ C	
BRAKES	Inspect + Clean			⚠ W	4.10
COOLING LIQUID - RADIATOR	Inspect			⚠ W	4.5
HYDRAULIC BRAKE CALIPERS	Inspect + Clean			⚠ C	4.10
BRAKE PADS	Inspect + Clean			⚠ C	4.10
HYDR. BRAKE OIL LEVEL	Inspect + Clean			⚠ C	4.10
THROTTLE CONTROL	Inspect + Clean			⚠ C	4.9
THROTTLE CABLES	Inspect + Clean		Replace	⚠ C	4.9
AIR FILTER	✳			⚠ W	4.2
TYRE PRESSURE	Inspect + Clean			⚠ W	4.12
WHEEL BEARINGS	Inspect + Clean			⚠ W	
SPOKES	Inspect + Clean			⚠ W	
ENGINE OIL	Inspect + Clean + Lubricate			⚠ C	4.3
STEERING HEAD ACTION	Inspect + Clean			⚠ C	
STEERING HEAD BEARINGS	Inspect + Clean			⚠ C	
FRONT FORK	Inspect + Clean			⚠ C	4.15
REAR FORK	Inspect + Clean			⚠ W	
FUEL LINE	Inspect + Clean		Replace	⚠ W	4.17
FUEL FILTER		Inspect + Clean		⚠ W	4.17
REED VALVE	Inspect + Clean		Replace	⚠ W	
CARBURETTOR	Inspect + Clean			⚠ W	4.8
SPARK PLUG	Inspect + Clean	Replace		⚠ W	
SPARK PLUG HOOD	Inspect + Clean		Replace	⚠ W	
ELECTRICAL SYSTEM	Inspect + Clean			⚠ W	
EXHAUST	Clean			⚠ W	
SILENCER	Clean		Replace	⚠ W	
CYLINDER HEAD PISTON AND BARREL		Inspect + Clean		⚠ W	
PISTON		Inspect + Clean	Replace	⚠ W	
PISTON RING		Inspect + Clean	Replace	⚠ W	
ENGINE CASING			Inspect Clean	⚠ W	
CRANKSHAFT			Inspect + Clean	⚠ W	
MAIN BEARINGS			Inspect + Clean	⚠ W	
ALL ENGINE BEARINGS			Inspect + Clean	⚠ W	
PRIMARY / SECUNDARY GEAR			Inspect + Clean	⚠ W	
CLUTCH SPRING DRIVE GEAR	Inspect + Clean		+	⚠ W	
CLUTCH GEAR	Inspect + Clean			⚠ W	
KICK-START BOLTS	Inspect + Clean			⚠ W	
KICK START GEAR	Inspect + Clean			⚠ W	
NUTS, BOLTS, FIXINGS	Inspect + Clean			⚠ C	

(Inspect) = INSPECT/ADJUST
(Clean) = CLEAN
(Lubricate) = LUBRICATE
(Replace) = REPLACE

⚠ **C**= CAUTION!
⚠ **W**= WARNING!
✳ : In dusty race conditions, clean the air filter after every heat.

6 TECHNICAL SPECIFICATIONS	XP 65 R
ENGINE	single cylinder two stroke
COOLING SYSTEM	liquid
BORE AND STROKE	45x40,8
DISPLACEMENT	64,9
COMPRESSION RATIO	14,2:1
CARBURETTOR	Mikuni 24
IGNITION	electronic
FUEL	2% unleaded fuel
INDUCTION	reed valve in crankcase
STARTING	kick-start
TRANSMISSION	6 Speed
FRAME steel	steel
FRONT MECHANICAL BRAKE	Ø 180 mm.
REAR MECHANICAL BRAKE FRONT	Ø 150 mm.
TYRE	60/100 - 14"
REAR TYRE	80/100 - 12"
FRONT SUSPENSION MARZOCCHI	hydraulic fork, Ø 35 mm, adjusting usp
REAR SUSPENSION OHLINS	hydraulic monoshock
FUEL TANK CAPACITY	3 litres
EMPTY WEIGHT	56,5 Kg
SEAT HEIGHT	790 mm.
WHEELBASE	1.145 mm.

6.2 TIGHTENING TORQUE VALUES FOR FRAME AND CHASSIS

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	LOCKING COMPOUND
FRONT WHEEL SPINDLE	M12	50	5	37	
FRONT WHEEL SPINDLE LOCKING BOLT	M6	10	1	7,4	
HANDLEBAR FIXING SCREWS	M8	20	2	14,8	
REAR WHEEL SPINDLE	M14	60	6	44,40	
ENGINE/SWING ARM SPINDLE	M12	50	5	37	
FRONT ENGINE MOUNTING BOLT	M8	25	2,5	18,,5	
TOP FORK PLATES	M8	18	1,8	13,32	
BOTTOM FORK PLATES	M6	9	0,9	6,7	
BRAKE DISK SCREWS	M6	10	1	7,4	
HYDR. BRAKE CALIPER FIXING SCREWS	M6	10	1	7,4	LOCTITE 242
STEERING HEAD NUT		80	8	59,2	LOCTITE 242
STEERING HEAD ADJUSTMENT RING NUT		6	0,6	4,44	

ENGINE SMALL PARTS TORQUE WRENCH SETTING N.m / Lbf. ft

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	LOCKING COMPOUND
HEAD BOLTS	M7	15	1,5	11,1	
CRANKCASE NUT (CLUTCH SIDE)	M10	45	4,5	33,3	LOCTITE 270
CRANKCASE NUT (IGNITION SIDE)	M10	40	4,0	29,6	LOCTITE 242
DRIVEN GEAR NUT		18	1,8	13,32	
SPARK PLUG					

The torque values listed in the tables above cover the most important nuts and bolts on the motorcycle.
Apply the following standard tightening torque values to all nuts and bolts not listed above.

STANDARD TIGHTENING TORQUE VALUES

	N.m	Kgf.m	Lbf.t
5 mm NUTS AND BOLTS	6	0,6	4,44
6 mm NUTS AND BOLTS	10	1	7,40
8 mm NUTS AND BOLTS	25	2,5	18,50
10 mm NUTS AND BOLTS	45	4,5	33,30
12 mm NUTS AND BOLTS	55	5,5	40,70

STANDARD SPARK PLUG	COLDER SPARK PLUG
NGK B9, NGK BR9EG	NGK B10, NGK BR10EG

FRANÇAIS

GENERALITES
DANS LES DIFFERENTS PARAGRAPHES DE CETTE NOTICE, DE NOMBREUSES INDICATIONS SONT VOLONTAIREMENT REPETEES PLUSIEURS FOIS POUR BIEN FAIRE RESSORTIR L'IMPORTANCE DE L'ATTENTION QUE L'ON DOIT Y PRETER ET DES DANGERS AUXQUELS ON EST EXPOSE.
IL EST FORMELLEMENT RECOMMANDE DE CONFIER LA MAINTENANCE DU MOTEUR A UN GARAGE SPECIALISE.

IMPORTANT
Nous vous prions de lire attentivement cette notice d'utilisation et d'entretien avant de vous mettre au guidon de votre véhicule car elle contient des informations qui vous aideront à éviter à vous-mêmes, à d'autres personnes ou aux choses qui vous entourent de regrettables accidents (ruptures, lésions personnelles graves et même accidents mortels). Seules une mise au point parfaite et une connaissance totale de votre véhicule, avant de vous mettre en selle, pourront vous assurer sécurité et tranquillité, et vous permettre de conduire votre moto tout terrain en jouissant à fond de ses performances.

AVERTISSEMENT IMPORTANT
CETTE MOTO A ETE DESSINEE ET FABRIQUEE UNIQUEMENT POUR LES COMPETITIONS.
ELLE EST VENDUE "TELLE QUELLE " SANS GARANTIE.
ELLE NE REPONDRA DONC PAS AUX NORMES DE SECURITE ET SON UTILISATION SUR ROUTE ET AUTOROUTE EST ILLEGALE.

LES LOIS EN VIGUEUR NE PERMETTENT D'UTILISER CETTE MOTO QUE LORS DE COMPETITIONS ORGANISEES OU D'EVENEMENTS SPORTIFS SUR PISTES FERMEES, SOUS LES AUSPICES DES AUTORITES LOCALES.

ASSUREZ-VOUS AVANT TOUT QUE L'UTILISATION DE LA MOTO EST LEGALE.

PILOTE SEUL, SANS PASSAGER.
Cette mini cross a été conçue pour n'être utilisée que par le pilote.

A BIEN SE RAPPELER
On doit toujours recommander d'utiliser ce véhicule sous tutelle d'un adulte.

LIRE ATTENTIVEMENT CETTE NOTICE.

⚠ DANGER
Cela indique qu'il y a risque de lésions personnelles graves ou même de mort, si vous ne suivez pas les instructions.
Pour éviter toute rupture mécanique du véhicule vous devrez respecter des prescriptions particulières.

⚠ ATTENTION
Cela indique que des lésions personnelles ou des dommages mécaniques sont possibles.
Respectez les instructions et les procédures particulières servant à éviter des accidents qui pourraient même entraîner la mort.

Cette notice doit être considérée comme partie intégrante de la minicross et doit toujours l'accompagner en cas de revente.

AU NOUVEAU PROPRIETAIRE
Quand vous choisissez une minicross Polini comme nouvelle moto, vous entrez à faire partie d'une famille bien distincte de propriétaires et de pilotes de motos.

AVERTISSEMENT
La minicross Polini est une moto de course à hautes performances qui utilise toutes les dernières trouvailles de la technologie pour moto cross. Cette mini cross ne doit être utilisée qu'en compétition et uniquement par des coureurs experts.

Ce nouveau modèle a été conçu en vue de devenir le plus performant possible. Le moto cross est de toute façon un sport physique qui ne demande pas seulement une bonne moto. Pour obtenir de bons résultats, il faut que le pilote soit habile et en parfaites conditions physiques. Pour atteindre les meilleures performances possibles, il devra s'entraîner sérieusement et fréquemment pour préparer son physique.

Le but de cette notice est de vous aider à tirer un maximum de satisfaction de votre mini cross Polini, satisfaction obtenue à travers les performances de la moto même et les succès remportés au cours des compétitions.

ACCESSOIRES DE PROTECTION
1- La plupart des décès par accidents de moto sont dus à des blessures à la tête. Portez TOUJOURS un casque. Portez également, si possible, une visière ou des lunettes, des gants et des vêtements de protection.
2- Le système d'échappement devient extrêmement chaud durant l'usage et reste encore ainsi pendant un certain temps. Ne touchez jamais les parties chaudes de l'échappement. Portez un pantalon qui couvre entièrement vos jambes.
3- Ne portez pas de vêtements larges pouvant se prendre dans les commandes, dans la pédale de démarrage, dans les repose-pieds, dans la chaîne de transmission ou dans les roues.
4- Respectez la nature.

MODIFICATIONS ⚠ DANGER

TOUTE MODIFICATION APPORTEE A LA MINICROSS ET TOUTE ELIMINATION DE PIECES D'ORIGINE POURRONT PRIVER CE VEHICULE DE SA SECURITE OU RENDRE SON USAGE ILLEGAL. RESPECTEZ TOUTES LES REGLEMENTATIONS NATIONALES ET LOCALES.

Cette moto est prévue pour un pilote d'un poids inférieur à:
_ 60 kg

Pensant à votre sécurité, Polini Motori vous recommande de toujours chercher ce qu'il y a de mieux pour votre moto et d'exiger exclusivement des pièces de rechange d'origine Polini Motori.
Pour connaître la véritable identité de votre véhicule, notez dès maintenant ci-dessous ses généralités :

MODELE : ....

CYLINDREE : ....

PNEUS : Avant .... Arrière ....

N° CHASSIS : ....

CODE : 144.000. ....

EMPLACEMENT CODE D'IDENTIFICATION DU VEHICULE
Le numéro d'identification du véhicule est estampillé dans la partie avant du châssis sur le côté droit de la colonne de direction.



1. INSTRUCTIONS POUR LA MISE SUR ROUTE
La moto qui se présentera à vous quand vous ouvrirez l'emballage n'est pas prête à l'usage mais partiellement démontée pour des exigences de transport. Au moment du déballage, on devra effectuer une série d'opérations de montage et de contrôle, en suivant nos instructions, afin que le produit trouve sa juste conformation et soit prêt à l'usage.
Pour faciliter le montage, nous vous conseillons de procéder de la sorte :
1- Retirez la moto de l'emballage (photo 1).


1

2- Contrôlez les pièces nécessaires au montage du véhicule se trouvant dans la boîte (photo 2) :

RONDELLE 6X18X1	4
BRIDE EN PLASTIQUE	1
AXE ROUE AVANT	1
ENTRETOISE AXE RUE	1
ECROU M12 AXE RUE	1
RESSORT POUR REPOSE-PIED	2
VIS TCEI M8X40	2
VIS TB M6X16	4
VIS TBEI M6X40	1
PLAQUE PORTE-NUMERO	1
ENTRETOISE DE LA PLAQUE	1
REPOSE-PIED DROIT	1
REPOSE-PIED GAUCHE	1
ECROU AUTOBLOQUANT M8	2
VIS TCEI M8X75	4
PONTET GIUDON	2
ENTRETOISES POUR PONTET	4
GUIDON AVEC PROTECTIONS ANTI-CHOCS	1
ROUE AVANT AVEC DISQUE	1
GARDE-BOUE AVANT	1


2

3- Commencez par le montage de l'amortisseur arrière, en utilisant la vis à tête à six pans M10 et les deux rondelles avec écrou M10, en plaçant une rondelle du côté de l'écrou et l'autre du côté de la vis; vous trouverez ces pièces déjà montées dans leurs logements respectifs sur la fourche (photo 3)


3

4- Elargissez les plaquettes du frein de la pince avant.

5- Procédez au montage de la roue avant à l'aide de l'axe spécialement prévu à cet effet; introduisez l'entretoise montée du côté du disque.

6- Enfilez l'axe de la roue et l'écrou. Serrez à l'aide d'une clé dynamométrique (voir paragraphe **6.2**) (photo 4).

7- Serrez le boulon de fixation de l'axe à l'aide de la clé dynamométrique (voir paragraphe **6.2**) (photo 5).

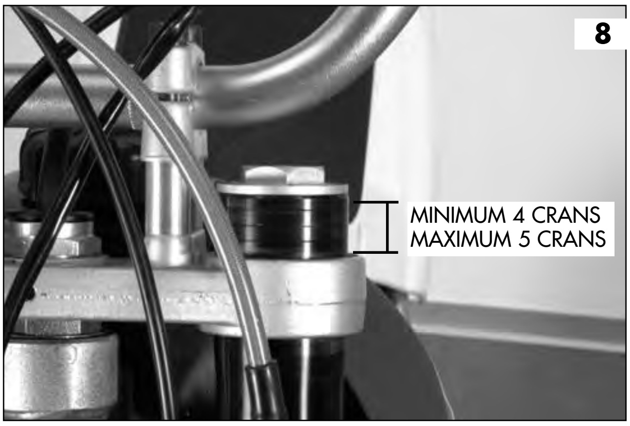
8- Gonflez le pneu avant - arrière (voir paragraphe **4.12**).

9- Montez le garde-boue à l'aide des 4 vis spéciales et des rondelles fournies TB M6X16 (photo 6).


4


7


5



8


6


9

10- Coupez la bride d'emballage de la pompe du frein avant. Montez maintenant le guidon en le fixant à la fourche à l'aide de deux pontets prévus à cet effet et des quatre vis à tête cylindrique et hexagone noyé M8X75. (voir paragraphe **6.2**) (photo 7).

11- Régler la hauteur de la fourche comme indiqué dans la photo n.8. (voir paragraphe **6.2** pour les couples de serrage)

⚠ **ATTENTION.** Pour raisons de sécurité, la fourche doit obligatoirement être défilé entre le cran 4 (minimum) et le 5 (maximum) (photo 8).

12- Démontez la commande du gaz, introduisez le fil comme l'indique la photo 9 et refermez le couvercle. (voir paragraphe **4.9**).

13- Positionnez le levier du frein avant en fixant le pontet à l'aide des vis spéciales

14- Montez le bouton de masse et fixez-le à l'aide d'une bride sur le guidon.

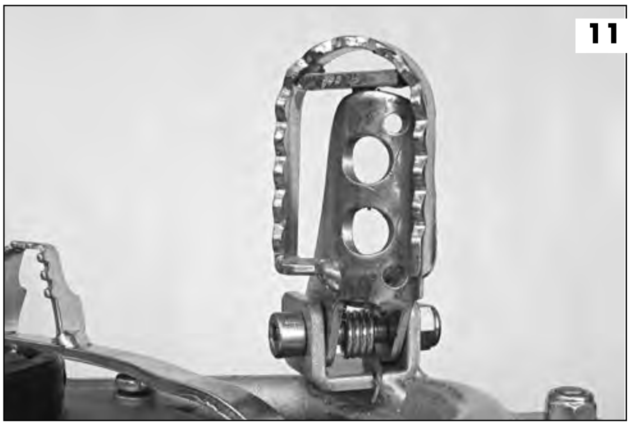
15- Positionnez le levier de l'embrayage et réglez à l'aide de la rosette la course du levier comme Vous préférez (photo 10) (voir paragraphe **4.11**). Monter la plaque porte-numéro en la fixant à l'aide de l'entretoise et de la vis TBEI M6X40 et enfiler dans la guide le câble du frein avant.


10

16- Procédez au montage des repose-pied (photo 11).
17- Remplissez le circuit de refroidissement du moteur (voir paragraphe **4.5** - **4.6**) (photo 12).

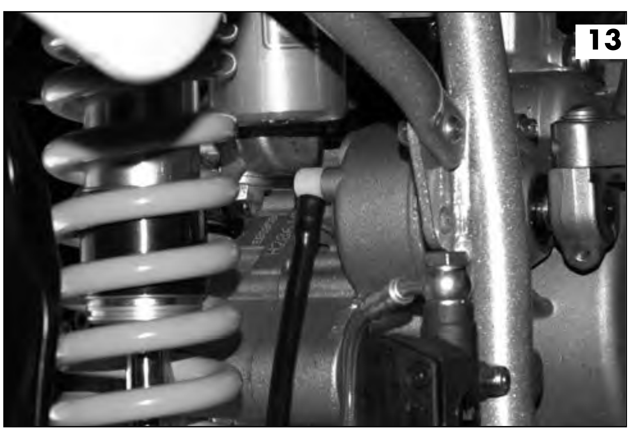
ATTENTION: tandis quíon remplit le circuit de refroidissement, ouvrir la vis de purge sur le radiateur à gauche jusquià líécoulement du liquide

⚠ **DANGER.** Le circuit de refroidissement est normalement dépourvu de liquide; procédez donc au remplissage du circuit avant de faire démarrer la moto.


11

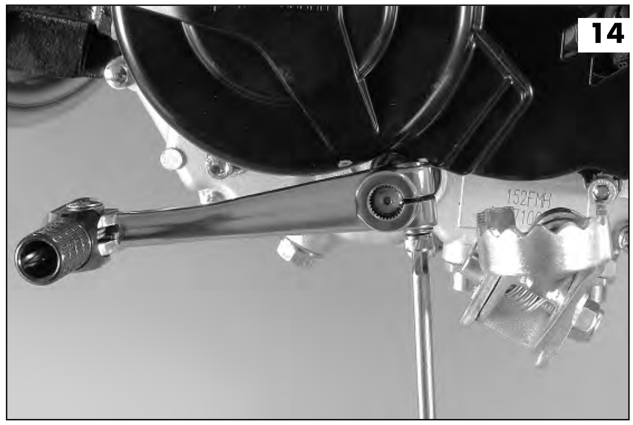

12

18- Enlever le bouchon d'échappe de l'huile (photo 13) et contrôlez le niveau d'huile (voir paragraphe **4.3**).
19- Positionnez le levier du changement de vitesse (photo 14)
20- Faire le plein de carburant (voir paragraphe **4.16**).


13

INTRODUCTION

Il est essentiel de procéder à un entretien régulier et au contrôle du véhicule avant l'usage. S'il est nécessaire d'entreprendre une intervention de maintenance ou si des réparations s'imposent, adressez-vous à votre revendeur POLINI MOTORI. Suite au développement constant de ces véhicules et aux différentes mises à jour techniques en phase de conception, on pourrait relever dans certains cas


14

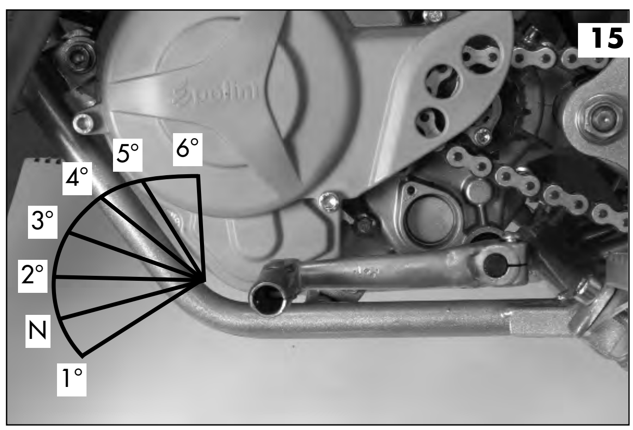
quelques discordances entre le véhicule effectif, les illustrations et le texte de cette notice. Les pièces d'origine que POLINI MOTORI fournit comme pièces de rechange sont

dans le même matériau que celles de votre minicross et elles ont subi le même cycle de fabrication. Pour votre véhicule, ce sont là des garanties de longue durée de vie et de fonctionnement optimal. Nous vous recommandons de toujours exiger des pièces de rechange d'origine POLINI MOTORI.

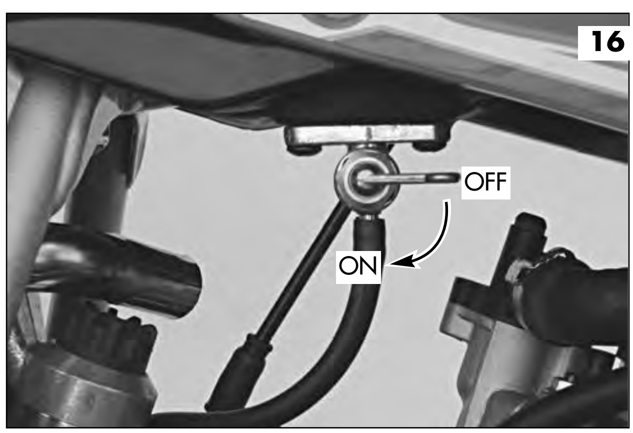
2. DEMARRAGE DU MOTEUR

Ce n'est qu'après avoir lu ce qui précède et effectué tous les contrôles ci-dessus que vous pourrez procéder à la mise en marche de votre véhicule. Opérez de la façon suivante:

1- Dévissez le bouchon du radiateur.
2- Procédez au remplissage du circuit jusqu'à ce que le liquide de refroidissement atteigne le bord supérieur du radiateur (photo 12) ; attendez quelques instants pour faire en sorte que le liquide puisse bien se répandre dans tout le circuit. Si le niveau baisse à l'intérieur du radiateur, rajoutez du liquide pour rétablir le niveau maximum.
3- Vissez le bouchon.
4- Avant du démarrage contrôlez que le moteur soit au point mort (photo 15, vitesse N).



15



16

5- Ouvrez le robinet d'essence placé sous le réservoir en position "ON" (photo 16).
6- Si le moteur est froid, facilitez l'allumage en soulevant la poussette du starter placé sur le carburateur.

⚠ **ATTENTION.** Quand le moteur est chaud, rabaissez le starter.

7- En maintenant la manette du gaz au minimum, tournez le levier de la pédale de démarrage vers l'extérieur et faites démarrer le véhicule en poussant énergiquement la pédale vers le bas.
8- Mettez le levier de la pédale de démarrage vers le carter moteur en position de marche. Portez le moteur à la température d'exercice normale en le tenant pendant quelques minutes au ralenti.
9- Eteignez le moteur et enlevez de nouveau le bouchon du radiateur pour contrôler si le niveau du liquide n'a pas baissé. Si c'est le cas, procédez à un autre complément de remplissage.
10- Revissez le bouchon; le véhicule est alors prêt à l'usage.

⚠ **ATTENTION.** Tous les contrôles de niveau du liquide de refroidissement effectués par la suite ne devront avoir lieu que si le moteur est froid et éteint, afin d'éviter de se brûler.
AVERTISSEMENT. Les règlements sportifs interdisent l'usage de liquides autres que l'eau dans le circuit de refroidissement.

⚠ **ATTENTION.** Evitez d'ouvrir ou de fermer brusquement l'accélérateur car la moto bondirait en avant et vous risqueriez de perdre le contrôle de votre moto.

⚠ **ATTENTION.** Contrôlez si le moteur s'arrête bien par l'intermédiaire du bouton de masse placé sur le guidon avant de vous mettre en selle.

3. RODAGE DU VEHICULE

1- Pour optimiser l'ajustement du moteur et de la transmission au premier usage et afin de préserver dès le début la fiabilité de votre moto, il est indispensable que vous procédiez à un rodage de courte durée.

⚠ **DANGER.** La première fois que vous conduirez votre véhicule, pour effectuer un rodage complet, nous recommandons de rouler pendant deux heures à bas régime. Prenez les précautions indiquées ci-dessous.

2- Une fois le moteur allumé, faites-le tourner au ralenti jusqu'à ce qu'il atteigne la température d'exercice normale. Eteignez alors le moteur pendant quelques instants et attendez qu'il soit complètement froid avant de le rallumer.
3- En phase de rodage, roulez toujours à une vitesse constante. N'ACCELEREZ JAMAIS BRUSQUEMENT.
4- Même si vous roulez en bas régime, essayez d'éviter des parcours trop longs et trop durs; cela pourrait provoquer une excessive surchauffe du moteur.
5- Quand vous aurez terminé le rodage de votre véhicule en prenant toutes les précautions voulues, nous vous conseillons de vous adresser à un revendeur Polini Motori pour une assistance après rodage, comme par exemple le retrait du groupe thermique et le contrôle de l'état d'usure de la bougie, de la culasse, du piston, du cylindre. Nous vous recommandons en outre de faire changer la bougie et vidanger l'huile du moteur.

⚠ **DANGER.** Un piston rayé peut entraîner une baisse des performances ou une détérioration rapide du cylindre.

Le type d'incrustations carbonées qui se forment sur la tête, sur la bougie et sur l'échappement du cylindre donne une indication sur le type de mélange de votre moteur. Rappelez-vous bien qu'une combustion trop riche en huile ne prolonge pas la durée de vie de votre moteur.

4. MAINTENANCE, INTERVENTIONS D'ENTRETIEN ET REGLAGES

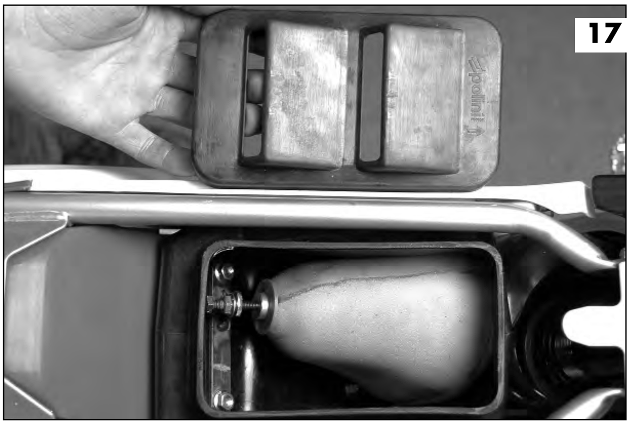
On entend par opérations d'entretien et interventions nécessaires à une mise au point optimale du véhicule, les contrôles journaliers avant la mise en marche du véhicule. Les opérations d'entretien courant et les réglages quotidiens sont faciles à effectuer si l'on suit les instructions données par cette notice d'assistance. On recommande de faire exécuter les opérations de maintenance plus particulières par les concessionnaires POLINI MOTORI qui remplaceront les pièces détériorées en utilisant exclusivement des pièces de rechange d'origine. La fréquence des opérations d'entretien et le type d'intervention sont indiqués dans les tableaux qui suivent (**5.1** et **5.2**).

4.1 RETRAIT DE LA SELLE

Dévisser le boulon de fixation de la selle et soulevez légèrement la selle, puis enlevez-la en tirant dans la direction du garde-boue arrière. Pour la remonter, enfilez le crochet avant de cette dernière dans la vis placée sur le réservoir d'essence. Encastrez bien la selle dans son logement sur le châssis. Une fois positionnée correctement, fixez-la en serrant la vis à languette de 180 degrés vers la droite.

4.2 RETRAIT ET NETTOYAGE DU FILTRE A AIR

L'une des causes du bas rendement du moteur peut être attribuée aux mauvaises conditions du filtre à air.
Pour le nettoyer, procédez de la façon suivante :
- Enlevez la selle (voir paragraphe **4.1**)
- Retirez le couvercle de la boîte filtre (photo 17).
- Sortez le filtre à air et lavez-le à l'eau chaude et au savon neutre (photo 18).

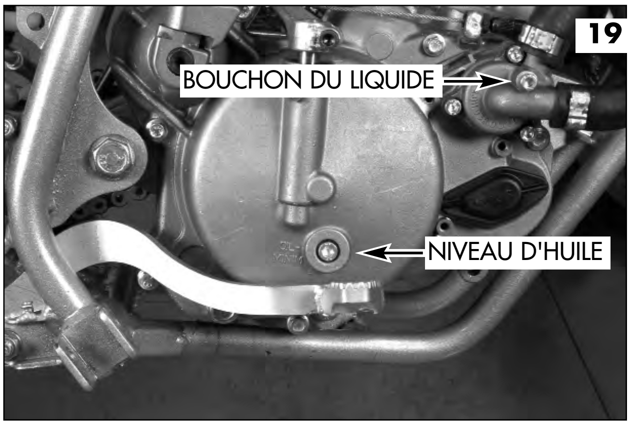

17


18

- Après l'avoir rincé et essoré, imprégnez-le d'huile pour filtres. Si le filtre présente une forte concentration de poussière, en plus des impuretés, remplacez-le immédiatement par un filtre neuf.

⚠ **DANGER.** Un filtre d'air sale peut fatiguer le moteur et causer une baisse de performances. Un filtre abîmé peut au contraire permettre l'entrée de nombreuses particules de poussière dans le moteur, ce qui accélère la détérioration normale des logements et du cylindre.

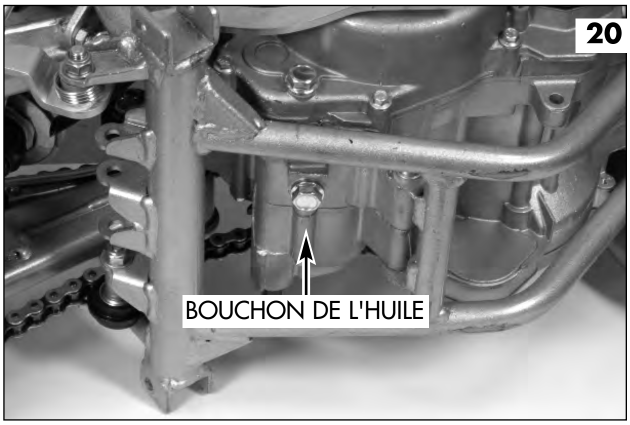
4.3 CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DU MOTEUR
Mettez le véhicule en position de marche.
- Enlevez le bouchon du niveau d'huile placé sur le carter latéral (photo 19).
- Vérifiez si le niveau de l'huile frôle bien le bord inférieur du trou.



4.4 VIDANGE DE L'HUILE DU MOTEUR

⚠ **ATTENTION.** Le fait de dévisser le bouchon de l'huile quand le moteur est chaud peut provoquer de graves brûlures aux personnes.

Mettez la moto en position de marche.
- Enlevez le bouchon du niveau d'huile placé dans le bas du carter (photo 20) et laissez couler l'huile. Ne déversez jamais l'huile de vidange n'importe où, mais utilisez les containers réservés à la récupération des huiles usées.
- Revissez le bouchon de vidange. Verser dans le réservoir 600 grammes d'huile pour moteur type SAE 20W50. Utiliser uniquement huile moteur hautement détergent avec classification de service API SF ou SG.

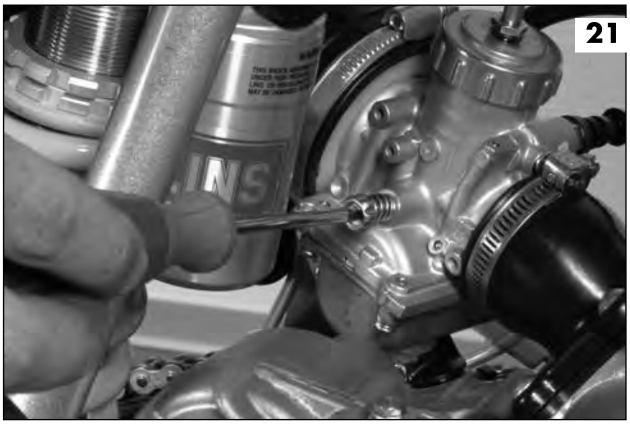


4.5 CONTROLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

⚠ **ATTENTION.** Le fait de dévisser le bouchon du radiateur quand le moteur est chaud peut provoquer de graves brûlures aux personnes.
Quand le moteur est froid, contrôlez le niveau du liquide de refroidissement du moteur en dévissant le bouchon du radiateur et rajouter du liquide si cela est nécessaire (voir paragraphe **2**, Démarrage du moteur).

4.6 VIDANGE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Mettez la moto en position de marche. Dévissez le bouchon du radiateur et le bouchon de vidange du liquide de refroidissement placé sur le carter derrière la pompe à eau. (photo 19). Faites sortir tout le liquide de refroidissement, remettez le bouchon et remplissez de nouveau le circuit selon les explications du paragraphe **2** "Démarrage du moteur".

4.7 REGLAGE DU RALENTI
Le réglage du ralenti doit être effectué quand le moteur est chaud et au point mort. Laissez tourner le moteur avec la manette du gaz fermée; tournez dans un sens ou dans l'autre la vis qui se trouve sur la droite du carburateur jusqu'à ce que le nombre de tours du moteur soit le plus bas possible, tout en restant constant (photo 21).



4.8 REGLAGE DE LA VIS DE L'AIR
Pour obtenir meilleures performances hors du ralenti.
- Si le moteur a difficultés en sortant des virages (mélange riche), dévissez la vis de l'air.
- Si le moteur s'emballe en sortant des virages (mélange pauvre), vissez la vis de l'air.

⚠ **ATTENTION.** La vis de réglage se trouve très proche au groupe cylindre-piston. Faites attention à ne pas Vous brûler pendant le réglage

4.9 COMMANDE DE L'ACCELERATEUR
Contrôlez si la manette de la commande du gaz fonctionne bien et si le câble de la commande du gaz a bien un jeu de 3-5 mm. Si le jeu est supérieur, mettez au point la vis qui se trouve sur le carburateur (photo 22).



⚠ **DANGER.** Un manque de contrôles journaliers et d'opérations de maintenance peut provoquer de sérieux dommages au véhicule ou des accidents graves.

4.10 REGLAGE DU SYSTEME DE FREINAGE

Ce modèle a un frein à disc du type hydraulique avant et arrière. Quand les plaquettes de frein sont usurée, le niveau du liquide des freins cale. Pour cette raison le niveau du liquide des freins et l'état d'usure des plaquettes des freins doivent être périodiquement contrôlez.

⚠ **ATTENTION.** Quand on rajoute du liquide pour freins, assurez-Vous que le réservoir soit en position horizontal avant de dévisser le bouchon de la façon d'éviter le versement du liquide.

⚠ **ATTENTION.** Un flexible de frein mal placé ou en contact avec les parties en mouvement peut annuler l'action freinante et causer de graves accidents. Le circuit de freinage a besoin d'un certain temps pour s'ajuster et donner le maximum de son efficacité. Avant de décider si le système est parfaitement efficace, il est bon d'effectuer au moins une centaine de coups de freins, en opérant avec prudence, et procéder ensuite à un autre réglage de mise au point et à un contrôle du serrage des vis. Pour régler la course de la pédale du frein arrière, desserrer la vis du piston qui se trouve sur la pompe du frein et, une fois que vous avez trouvé le réglage qui convient le mieux au pilote, serrer le contre-écrou placé sur le même filet de l'axe (photo 24).

⚠ **DANGER.** N'utilisez que de l'huile pour systèmes de freinage hydrauliques DOT 4 prélevée dans des confections intactes.

⚠ **ATTENTION.** Le liquide utilisé dans le circuit de freinage, endommage les parties vernies ou peintes et est très dangereux s'il entre en contact avec les yeux ou avec la peau. En cas d'accident, consulter un médecin. Il est bon de changer l'huile du circuit de freinage tous les deux ans.

<u>DEBARRASSEZ-VOUS DE L'HUILE DE VIDANGE DANS LES CONTAINERS RESERVES A LA RECUPERATION DES HUILES USEES.</u>

Plaquettes de frein avant et arrière

Contrôlez les plaquettes à travers de la rue pour en déterminer l'usure. Au cas ou une des plaquettes soit usée en quelque point jusqu'au en épaisseur de 1 mm, remplacez les deux plaquettes.

Contrôles généraux

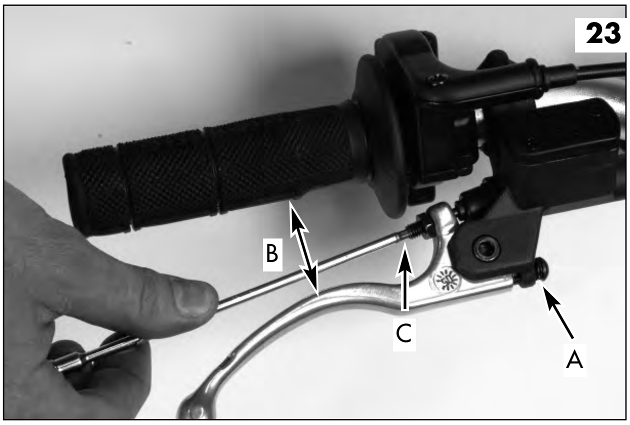
Assurez-vous qu'il n'y ait pas de pertes de liquide. Contrôlez si le tuyaux et les joints présentent signe d'usure et crevasses.

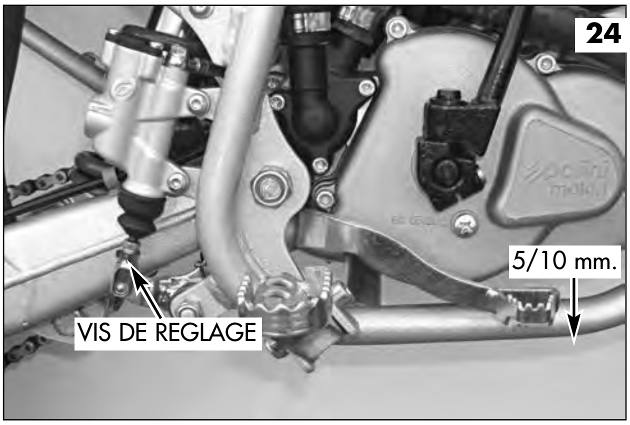
4.10.1 RÉGLAGE DU SYSTÈME DE FREINS À COMMANDE HYDRAULIQUE

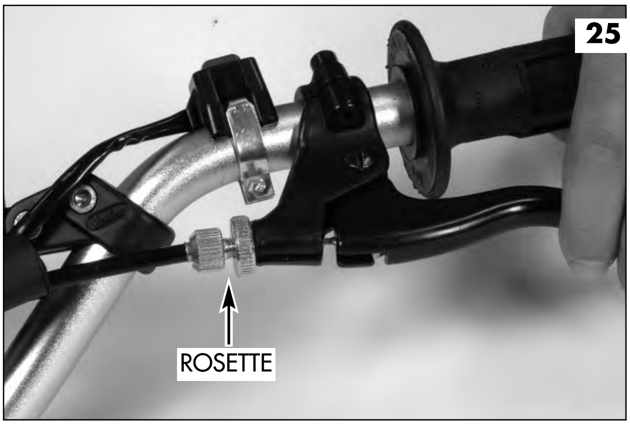
Pour régler la position du levier, intervenez manuellement sur la boule “A” et réglez la distance “B” en fonction des exigences du pilote (photo 23). Contrôlez qu'après le réglage de la distance, le levier maintient un jeu de 3/4 mm. Le réglage du jeu peut être mis au point par l'utilisation de la vis “C” (photo 23). Le circuit hydraulique arrière doit avoir plus de jeu (photo 24).

4.11 REGLAGE DE L'EMBRAYAGE

Contrôlez que le levier de l'embrayage maintient en peu de jeu avant de l'embrayage. Le réglage du jeu est possible en opérant sur la rosette spéciale (photo 25).







4.12 PRESSION DES PNEUS

Une pression de gonflage appropriée assurera un maximum de stabilité de conduite et de durée de vie des pneus. Contrôlez fréquemment la pression des pneus et réglez si nécessaire. Il faut toujours mesurer la pression de gonflage quand les pneus sont froids.

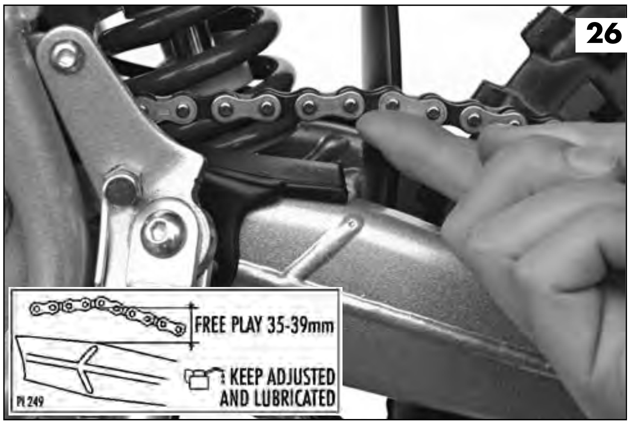
PRESSIONS DES PNEUS CONSEILLEES	
AVANT	ARRIERE
1,0 BAR - 14,5 PSI	1,0 BAR - 14,5 PSI

4.13 CHAINE DE TRANSMISSION

La chaîne pour moto est un organe tellement important qu'il mérite un soin et un entretien particuliers:

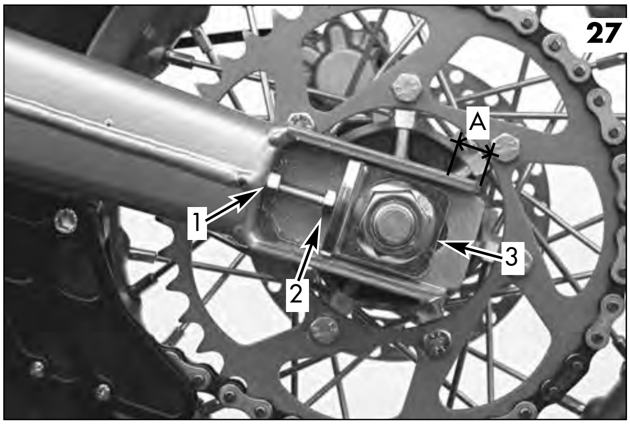
⚠ **ATTENTION.** Ne mettez jamais vos doigts entre la chaîne et la couronne

1- Contrôlez la tension de la chaîne. La moto doit être en position verticale et ne subir aucune pression. Contrôlez la tension dans la position illustrée sur la photo 26.



26

Vérifiez si la distance de 35/39 mm indiquée sur la photo est bien respectée, sinon procédez comme suit au réglage de la chaîne (photo 27).



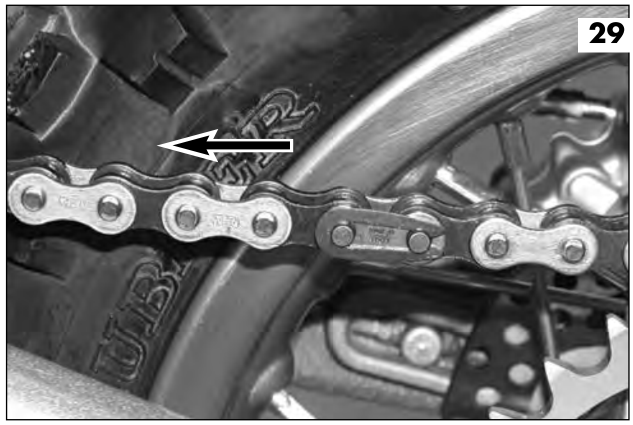
27

- Desserrez l'écrou de l'essieu arrière “3”.
- Desserrez les contre-écrous “1” et tourner le boulon de réglage “2” dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour diminuer le jeu ou dans le sens des aiguilles d'une montre pour l'augmenter. Alignez les bords arrière des plaques de l'essieu et contrôlez sur les deux côtés de la fourche la distance “A” qui sépare la fourche de la plaque.
- Serrez l'écrou de l'essieu arrière “3” (voir paragraphe **6.2**) (photo 28):


28

- Contrôlez de nouveau le jeu de la chaîne et réglez si nécessaire.
- Desserrez légèrement le boulon de réglage “2” dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il ne touche plus la plaque de l'essieu. Serrez ensuite le contre-écrou “1” en immobilisant le boulon de réglage à l'aide d'une clé.

2- Vérifier à chaque réglage l'état d'usure de la couronne et du pignon.
3- La chaîne doit toujours être graissée, même après le lavage de la moto. Pour enlever les impuretés, utilisez du gasoil et pour le graissage on conseille un lubrifiant en bombe aérosol qui permettra de réduire considérablement l'usure et d'améliorer les performances de la transmission.
4- Si pour quelque raison vous devez enlever la chaîne, rappelez-vous bien que le clip du maillon principal doit toujours être inséré avec les extrémités fermées du “U” tournées dans le sens de la marche (photo 29).


29

⚠ **DANGER.** Ne montez jamais une chaîne de transmission neuve sur un pignon et une couronne très usée et vice versa. Un mauvais alignement de la roue entraînera une usure excessive et compromettra la stabilité de la moto.

⚠ **ATTENTION.** Si la chaîne se casse ou se décroche des roues dentées, elle peut aller s'enrouler sur le pignon et bloquer la roue arrière, causant ainsi de graves accidents et des lésions aux personnes

4.14 TARAGE DE L'AMORTISSEUR ARRIERE

La fourche oscillante est contrôlée par un amortisseur hydraulique avec réservoir pour l'huile et azote pressurisé. La pression du gaz dans le réservoir est maintenue par une vessie en caoutchouc. La précharge du ressort de l'amortisseur (compression et détente) doit être tarée selon le poids du pilote et les conditions de la piste.

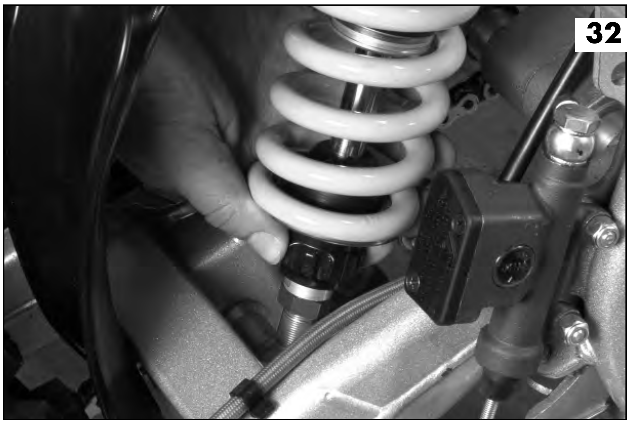
⚠ **ATTENTION.** N'ouvrez jamais le réservoir d'huile de l'amortisseur car il contient de l'azote pressurisé. Une main inexperte pourrait donc provoquer une explosion du réservoir et les lésions aux personnes qui pourraient en découler. Il existe quatre différents types de réglages possibles sur votre amortisseur:

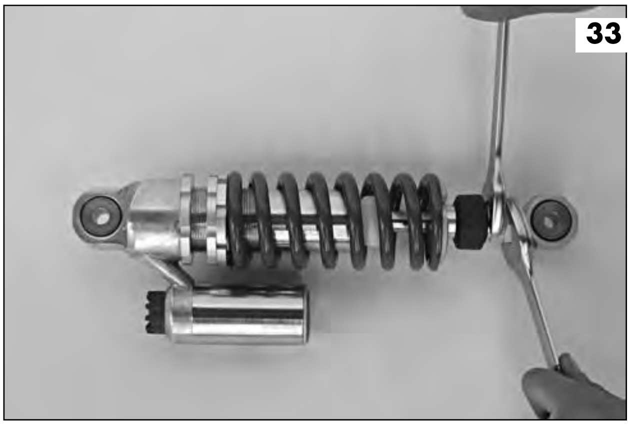
1- Réglage de la pré charge du ressort (photo 30). La moto est livrée avec un ressort de 80 Newton, adapte pour un pilote de 50/60 kg. Si le poids du pilote est inférieur, nous vous conseillons la remplacer avec une de 75 Newton, que vous pouvez trouver dans le catalogue Polini.


30

2- Réglage de l'hydraulique en compression (photo 31).
3- Réglage de la vitesse de retour de l'amortisseur (sens des aiguilles d'une montre: plus lent; sens contraire des aiguilles d'une montre: plus rapide) (photo 32).
4- Réglage de l'entraxe amortisseur (photo 33).
Quand votre véhicule est neuf, il faut faire un rodage d'une heure environ avec les réglages standard de la suspension avant de procéder à un nouveau réglage.


31


32


33

⚠ **ATTENTION.** Il est absolument interdit d'allonger l'entraxe amortisseur au-delà de la ligne de démarcation présente sur la rosette.
ENTRETIEN:
1- Contrôlez le ressort, qu'il ne soit ni cassé, ni trop détendu.
2- Contrôlez que la suspension fonctionne sans aucun problème en faisant rebondir plusieurs fois l'arrière du véhicule.
3- Contrôlez l'arbre de l'amortisseur, qu'il ne soit pas plié et qu'il n'y ait pas de fuites d'huile.
4- Poussez latéralement la roue arrière pour vérifier si les douilles de la fourche ne sont pas trop usées. En cas de mouvement latéral, remplacez les douilles.

4.15 REGLAGE DE LA FOURCHE AVANT
La fourche avant que vous trouverez installée sur le véhicule neuf est déjà tarée selon des réglages standard.
ENTRETIEN:
1- Assurez-vous que les pare poussière soient propres et qu'ils ne soient pas pleins de boue ou de poussière.
2- Contrôlez qu'il n'y ait pas de traces de fuites d'huile. Les pare poussière endommagés devront être remplacés avant d'utiliser le véhicule.
3- Avant de vous mettre en selle, effectuez toujours un contrôle rapide du fonctionnement de la fourche. Poussez-la vers le haut et vers le bas tout en serrant le frein avant.

4.16 CARBURANT
Votre véhicule possède un moteur à deux temps qui nécessite un mélange essence et huile synthétique à 2%. Utilisez de l'essence pour auto avec un nombre d'octanes à la pompe de 96 à 100 octanes ou plus. Si le moteur cogne, essayez un' autre marque d'essence ou un' essence ayant un nombre d'octanes différent. Capacité du réservoir: 3 litres.

4.17 FILTRE CARBURANT
Le filtre du carburant se trouve dans le robinet au bas du réservoir. Les saletés qui s'y accumulent empêchent au carburant d'affluer au carburateur. L'entretien du filtre doit donc être très fréquent.
ENTRETIEN:
1- Videz le carburant du réservoir dans un bidon à essence.
2- Enlevez le robinet du réservoir en retirant les deux vis.
3- Lavez le filtre avec de l'eau et du savon neutre. Séchez au soleil si possible.
4- Remontez le robinet du réservoir en suivant l'ordre inverse et en faisant bien attention à ce que la garniture soit bien en place.

⚠ **ATTENTION.** L'essence est extrêmement inflammable et explosive. Effectuez cette opération dans une zone bien ventilée et à moteur éteint. Ne fumez pas, ne produisez aucune flamme, aucune étincelle dans l'air là où vous viderez l'essence, ni là où vous ferez le plein.

4.18 NETTOYAGE DU VEHICULE
Avant de procéder au lavage de la moto, protégez contre l'eau les parties ci-dessous :
- Commande de la transmission
- Commande du frein
- Prise d'air et filtre de l'air
- Tube de fuite du silencieux
N'orientez pas directement le jet d'eau sur :
- Moyeux de roue
- Pivot des fourches
- Colonne de la direction
- Pinces du frein
- Capuchon de bougie
Quand le lavage est terminé, procédez au graissage de tous les points cités ci-dessus, mettez le moteur en marche et faites-le tourner pendant quelques minutes.

⚠ **ATTENTION.** Avant de vous mettre en selle, vérifiez si le freinage est parfait.

5. INSPECTION ET CONTROLES DE MISE AU POINT - PREPARATION A LA COMPETITION

5.1 CONTROLES JOURNALIERS: A TOUJOURS EFFECTUER AVANT DE SE METTRE AU GUIDON DE LA MOTO
- Huile du moteur: aucune fuite, niveau correct.
- Carburateur: accélérateur flexible glissant librement sans frottements.

- Liquide réfrigérant: aucune fuite, niveau correct, serrage correct des brides.
- Bouchon du radiateur: vérifiez le serrage.
- Bouchon du réservoir carburant: vérifier le serrage.
- Filtre à air et boîte filtre: filtre sans impuretés et boîte sans poussière.
- Freins: gaines sans étranglements et pinces propres, sans boue.
- Selle: enclenchée dans son logement et vis serrée à fond.
- Chaîne : sans boue, graissée et contrôle tension.
- Pignon: tournant librement, sans cailloux ni poussière.
- Guidon: manchons de blocage bien serrés.
- Pneus: contrôle pression.
- Fourche avant: contrôle et nettoyage.
- Direction: contrôle du jeu serrage manchon.

5.2 CONTROLES PERIODIQUES A EFFECTUER AVANT CHAQUE COURSE ET APRÈS PERIODE D'ARRET	FREQUENCE			AVERTISSEMENTS	PARAGRAPHE
	APRES 1 COURSE 2 HEURE	APRES 3 COURSE 6 HEURE	APRES 9 COURSE 18 HEURE	D: DANGER A: ATTENTION	
CHAINE DE TRANSMISSION	👁 + 🖐 + graissage	⇆		⚠ D	4.13
PIGNON CHAINE ET COURRONNE	👁 + 🖐			⚠ D	4.13
ROULEAU DE LA CHAINE	👁 + 🖐			⚠ D	
PARE-CHAINE/ PATIN DE GUIDE CHAINE	👁 + 🖐			⚠ A	
REGLAGE FREINS	👁 + 🖐			⚠ D	4.10
LIQUIDE REFROIDISSEMENT-RADIATEUR	👁			⚠ D	4.5
PINCE FREIN HYDRAULIQUE	👁 + 🖐			⚠ A	4.10
PLAQUETTES FREINS	👁 + 🖐			⚠ A	4.10
NIVEAU HUILE FREIN HYDRAULIQUE	👁 + 🖐			⚠ A	4.10
COMMANDE GAZ	👁 + 🖐			⚠ A	4.9
CABLES DE COMMANDE GAZ	👁 + 🖐		⇆	⚠ A	4.9
FILTRE AIR	✳			⚠ D	4.2
PRESSION GONFLAGE PNEUS	👁 + 🖐			⚠ D	4.12
ROULEMENTS MOYEUX DE ROUES	👁 + 🖐			⚠ D	
TIRAGE RAYONS DE ROUES	👁 + 🖐			⚠ D	
HUILE MOTEUR	👁 + 🖐 + graissage			⚠ A	4.3
JEU COLONNE DE LA DIRECTION	👁 + 🖐			⚠ A	
ROULEMENTS DIRECTION	👁 + 🖐			⚠ A	
FOURCHES AVANT	👁 + 🖐			⚠ A	4.15
FOURCHE ARRIERE	👁 + 🖐			⚠ D	
TUYAU D'ALIMENTATION	👁 + 🖐		⇆	⚠ D	4.17
FILTRE ESSENCE		👁 + 🖐		⚠ D	4.17
CLAPET A LAMELLES	👁 + 🖐		⇆	⚠ D	
CARBURATEUR	👁 + 🖐			⚠ D	4.8
BOUGIE	👁 + 🖐	⇆		⚠ D	
CAPUCHON DE BOUGIE	👁 + 🖐		⇆	⚠ D	
CIRCUIT ELECTRIQUE	👁 + 🖐			⚠ D	
SYSTEME D'ECHAPPEMENT	🖐			⚠ D	
SILENCIEUX	🖐		⇆	⚠ D	
GROUPE THERMIQUE		👁 + 🖐		⚠ D	
PISTON		👁 + 🖐	⇆	⚠ D	
SEGMENT DE PISTON		👁 + 🖐	⇆	⚠ D	
CARTER MOTEUR			👁 + 🖐	⚠ D	
VILEBREQUIN			👁 + 🖐	⚠ D	
ROULEMENTS DE SUPPORT			👁 + 🖐	⚠ D	
SERIE ROULEMENTS MOTEUR			👁 + 🖐	⚠ D	
ENGRENAGE PRIMAIRE -SECONDAIRE			👁 + 🖐	⚠ D	
ENGRENAGE FLECTEUR EMBRAYAGE	👁 + 🖐			⚠ D	
EMBRAYAGE	👁 + 🖐			⚠ D	
MENUES PIECES POUR DEMARRAGE	👁 + 🖐			⚠ D	
ENGRENAGE DEMARREUR	👁 + 🖐			⚠ D	
ECROUS-BOULONS-ELEMENTS DE FIXATION	👁 + 🖐			⚠ A	

👁 = INSPECTER OU REGLER 🖐 = NETTOYAGE graissage = GRAISSAGE

⇆ = REMPLACER ⚠ **D**= DANGER ⚠ **A**= ATTENTION

✳ : Nettoyer le filtre à air après chaque manche en milieu poussiéreux.

6 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES	XP 65 R
Moteur	Monocylindre 2 temps
Refroidissement	Liquide
Alésage et course	45x40,8
Cylindrée	64,9
Rapport de compression	14,2:1
Carburateur	Mikuni 24
Allumage	Electronique
Alimentation	Essence verte à 2%
Aspiration	Clapet à lamelles dans le carter
Démarrage	Kick starter
Transmission	6 Speed
Châssis	En acier
Frein avant hydraulique	Ø 180 mm.
Frein arrière hydraulique	Ø 150 mm.
Pneu avant	60/100 - 14"
Pneu arrière	80/100 - 12"
Suspension avant Marzocchi	Fourche hydraulique Ø 35 mm usp réglable
Suspension arrière Ohlins	Monoamortisseur hydraulique
Reservoir	3 litres
Poids	56,5 Kg
Hauteur selle	790 mm.
Entraxe	1.145 mm.

6.2 TABLEAU DES COUPLES DE SERRAGE DE LA VISSERIE DU CHASSIS ET DE LA PARTIE-CYCLE

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	FREIN FILET
AXE ROUE AVANT	M12	50	5	37	
BOULON DE FIXATION AXE AVANT	M6	10	1	7,4	
VIS DE FIXATION GUIDON	M8	20	2	14,8	
AXE ROUE ARRIERE	M14	60	6	44,40	
AXE MOTEUR -FOURCHE	M12	50	5	37	
AXE MOTEUR AVANT	M8	25	2,5	18,,5	
VIS PLAQUE SUPERIEURE	M8	18	1,8	13,32	
VIS PLAQUE INFERIEURE	M6	9	0,9	6,7	
VIS DISQUES FREIN	M6	10	1	7,4	
VIS DE FIXATION PINCES HYDRAULIQUES	M6	10	1	7,4	LOCTITE 242
ECROU COLONNE DE LA DIRECTION		80	8	59,2	LOCTITE 242
BAGUE REGLAGE COLONNE DE LA DIRECTION		6	0,6	4,44	

TABLEAU DES COUPLES DE SERRAGE DE LA VISSERIE MOTEUR N.m / Lbf . ft

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	FREIN FILET
ECROUS DE LA CULASSE	M7	15	1,5	11,1	
ECROU VILEBREQUIN COTE EMBRAYAGE	M10	45	4,5	33,3	LOCTITE 270
ECROU VILEBREQUIN COTE ALLUMAGE	M10	40	4,0	29,6	LOCTITE 242
ECROU ENGRENAGE ARBRE DE TRANSMISSION		18	1,8	13,32	
BOUGIE					

Les valeurs de couple ci-dessus concernent les points de serrage les plus importants. Pour les couples ne figurant pas dans ces tableaux, utilise les valeurs standard fournies ci-dessous.

VALEURS DE COUPLES STANDARD

	N.m	Kgf.m	Lbf.t
BOULON ET ECROU DE 5 mm	6	0,6	4,44
BOULON ET ECROU DE 6 mm	10	1	7,40
BOULON ET ECROU DE 8 mm	25	2,5	18,50
BOULON ET ECROU DE 10 mm	45	4,5	33,30
BOULON ET ECROU DE 12 mm	55	5,5	40,70

BOUGIE STANDARD	BOUGIE PLUS FROIDE
NGK B9, NGK BR9EG	NGK B10, NGK BR10EG

ESPAÑOL

PRELIMINAR
MUCHAS DE LAS INDICACIONES SE REPITEN VARIAS VECES EN LOS DIVERSOS APARTADOS. SE HA HECHO ASÍ EXPROFESO PARA ENFATIZAR SU IMPORTANCIA Y LA ATENCIÓN A LOS PELIGROS. EL MANTENIMIENTO DEL MOTOR EN NINGÚN CASO DEBE AFRONTARSE SIN ACUDIR A UN TALLER ESPECIALIZADO.

IMPORTANTE
Les rogamos leer atentamente este manual de uso y mantenimiento antes de conducir el vehículo.
Este manual contiene informaciones muy importantes que ayudarán a evitar desagradables roturas, lesiones personales graves y accidentes incluso mortales.
Una perfecta puesta a punto y un conocimiento completo del vehículo antes de salir dan seguridad y tranquilidad a la hora de disfrutar a fondo del placer de la conducción todo terreno.

ADVERTENCIA IMPORTANTE
ESTA MOTOCICLETA HA SIDO DISEÑADA Y FABRICADA ÚNICAMENTE PARA COMPETICIÓN Y SE VENDE “TAL COMO ES”, SIN GARANTÍA.
NO SE ATIENE A LAS NORMAS DE SEGURIDAD, Y SU USO EN CALLES, CARRETERAS Y AUTOPISTAS ES ILEGAL.

LA LEGISLACIÓN ACTUAL PERMITE EL USO DE ESTA MOTOCICLETA SOLAMENTE EN COMPETICIONES ORGANIZADAS O EN ACONTECIMIENTOS DEPORTIVOS EN PISTA CERRADA BAJO LOS AUSPICIOS DE LAS AUTORIDADES LOCALES.

ANTES QUE NADA, ES NECESARIO ASEGURARSE DE QUE EL USO DE LA MOTOCICLETA SEA LEGAL.

SÓLO PARA PILOTO SIN PASAJERO.
Esta minicross ha sido diseñada para ser montada únicamente por el piloto.

RECUERDA
Este vehículo siempre debe utilizarse bajo la tutela de un adulto.

LEER ATENTAMENTE ESTE MANUAL.

⚠ PELIGRO
Indica instrucciones que, de no seguirse, pueden comportar lesiones personales graves e incluso la muerte.
Es necesario respetar las indicaciones específicas destinadas a evitar la rotura de partes mecánicas del vehículo.

⚠ ATENCIÓN
Indica la posibilidad de lesiones personales o daños mecánicos.
Es necesario respetar las instrucciones y procedimientos específicos destinados a evitar accidentes incluso mortales.

Este manual debe considerarse parte permanente de la minicross y debe acompañarla en todo cambio de propietario.

AL NUEVO PROPIETARIO
Elegir una minicross Polini como nueva motocicleta es entrar a formar parte de una distinguida familia de propietarios y pilotos de motocicletas.

ADVERTENCIA
La minicross Polini es una motocicleta de carreras de altas prestaciones que utiliza las últimas innovaciones de la tecnología para motocross. Esta minicross debe ser utilizada en carrera sólo por pilotos expertos.

Este nuevo modelo ha sido diseñado para ser lo más competitivo posible.
En todo caso, el motocross como deporte es una actividad física que requiere mucho más que una buena moto.
Para obtener buenos resultados, es necesario también estar en buena forma física y ser un piloto hábil. Para obtener los mejores resultados, es necesario un buen entrenamiento de las condiciones físicas y la ejercitación frecuente.

Este manual tiene por objeto ayudar a obtener de la minicross Polini la máxima satisfacción posible, a través de las prestaciones de la motocicleta y de los éxitos en competición.

ACCESORIOS DE PROTECCIÓN
1- La mayor parte de las muertes por accidentes de moto se deben a heridas en la cabeza. Ponerse SIEMPRE un casco. Lo mejor es llevar también una visera o gafas, botas, guantes y traje protector.
2- El sistema de escape se calienta muchísimo durante el uso, y se mantiene caliente durante un tiempo una vez apagada la moto. Nunca tocar las partes calientes del sistema de escape. Vestir prendas que cubran completamente las piernas.
3- Nunca ponerse prendas anchas que puedan enredarse en las palancas de mando, el pedal de arranque, los apoyapiés, la cadena de transmisión o las ruedas.
4- Respetar la naturaleza.

MODIFICACIONES ⚠ PELIGRO

CON LA INTRODUCCIÓN DE CAMBIOS O LA ELIMINACIÓN DE PIEZAS ORIGINALES EL VEHÍCULO PUEDE VOLVERSE INSEGURO O ILEGAL. SEGUIR TODAS LAS NORMATIVAS NACIONALES Y LOCALES.

ESTE VEHÍCULO HA SIDO DISEÑADO PARA UN PILOTO DE PESO INFERIOR A :
- 60 KG

Polini Motori aconseja, por razones de seguridad, dar siempre lo mejor al vehículo y exigir exclusivamente recambios originales Polini Motori.
Para tener claramente identificado el vehículo, anotar acto seguido sus generalidades:

MODELO: ....

CILINDRADA: ....

NEUMÁTICOS: Del. .... Tras. ....

N.CHASIS: ....

CÓDIGO: 144.000. ....

LOCALIZACIÓN DEL CÓDIGO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO
El número de identificación del vehículo está grabado en la parte delantera del chasis, en el lado derecho del tubo de la dirección.



1. INSTRUCCIÓN PARA LA PUESTA EN CARRETERA
Tal y como aparece cuando se abre el embalaje, la moto no está lista para su uso, sino parcialmente desmontada para facilitar el transporte. En el momento de desembalar, deberán efectuarse una serie de operaciones de montaje y de control, siguiendo nuestras instrucciones, para que el producto adopte su justa conformación y quede listo para el uso. Para un montaje más funcional, aconsejamos proceder en el siguiente orden:

1- Sacar la moto de la caja (foto n.1).



1

2- Controlar la presencia de los productos necesarios para el montaje dentro de la caja (foto n.2):

ARANDELA 6X18X1	N. 4
ABRAZADERA DE PLÁSTICO	N. 1
PERNO RUEDA DLANTERA	N. 1
SEPARADOR PERNO RUEDA	N. 1
TUERCA PERNO RUEDA	N. 1
MUELLE PARA ESTRIBO	N. 2
TORNILLO TCEI M8X40	N. 2
TORNILLO TBM6X16	N. 4
TORNILLO TBM6X40	N. 1
PLACA PORTANUMERO	N. 1
SEPARADOR PLACA	N. 1
ESTRIBO DERECHO	N. 1
ESTRIBO IZQUIERDO	N. 1
TUERCA AUTOBLOQ. M8	N. 2
TORNILLO TCEI M8X75	N. 4
PERNO EN U DEL MANILLAR	N. 2
SEPARADOR PARA PERNO EN U	N. 4
MANILLAR CON PARACHOQUES	N. 1
RUEDA DELANTERA CON DISCO	N. 1
GUANDABARROS DELANTERO	N. 1



2

3- Comenzar montando el amortiguador trasero, utilizando el tornillo de cabeza hexagonal M10 y las dos arandelas con la tuerca M10, dejando una arandela del lado de la tuerca y una del lado del tornillo; estas piezas aparecerán ya montadas en su sitio en el horquillón (foto n.3)



3

4- Separar las pastillas de freno de la pinza delantera.

5- Montar la rueda delantera utilizando el perno correspondiente; introducir el separador de serie montándolo hacia el lado del disco.

6- Introducir el perno de la rueda y la tuerca.
Cerrar con llave dinamométrica (ver párrafo **6.2**) (foto n.4).


4

7- Cerrar el espárrago de sujeción del perno con una llave dinamométrica (ver párrafo **6.2**) (foto n.5).


5

8- Inflar el neumático del. - tras. (ver párrafo **4.12**).

9- Montar el guardabarros con los 4 tornillos y arandelas correspondientes (foto n.6) TB M6X16.


6

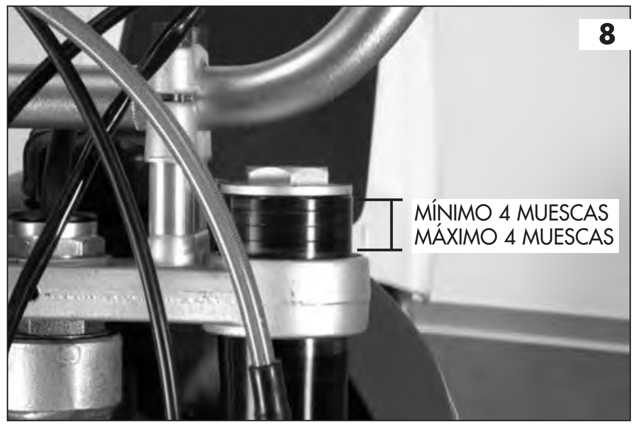
10- Quitar la abrazadera de embalaje de la bomba del freno delantero. Montar ahora el manillar fijándolo a la horquilla con los dos pernos en U y los cuatro tornillos de cabeza cilíndrica con hexágono interior M8X75 (ver párrafo **6.2**) (foto n.7).

11- Regolar la altura de la horquilla como en la foto n. 8 (ver párrafo **6.2** para le pares de cerraje).

⚠ **ATENCIÓN.** Por su seguridad la horquilla se debe absolutamnete quitar entre la muesca 4 (mínimo) y 5 (máximo) (foto n.8).

12- Desmontar el mando del gas, introducir el cable como se ve en la foto n.9 y cerrar la tapa (ver párrafo **4.9**).


7



8


9

13- Colocar la palanca de freno delantera fijando el perno en U con los tornillos correspondientes.

14- Montar el interruptor de apagado y fijarlo con la abrazadera en el manillar.

15- Colocar la maneta del embrague con la regulación deseada (foto n.10) (ver párrafo **4.11**). Montar la placa portanúmeros fijandola con el espaciador y el tornillo TBEI M6x40, pasando el cable de freno delantero por la guía correspondiente.

16- Proceder al montaje los estribos de apoyo de los piés (foto n.11).

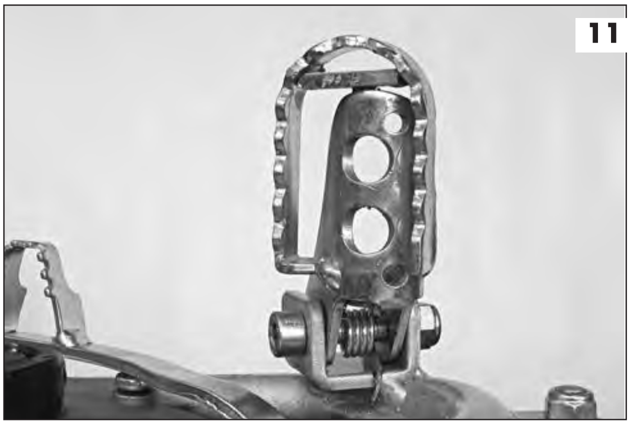
17- Llenar el circúito del refrigeración del motor (ver párrafo **4.5** - **4.6**) (foto n.12)

ATENCIÓN. Cuando se rellena el circúito de enfriamiento, abrir el tornillo de vaciado situado sobre el radiador izquierdo hasta que salga el líquido.

⚠ **PELIGRO.** El circuito de refrigeración normalmente viene sin líquido; llenarlo antes de encender la moto.



10

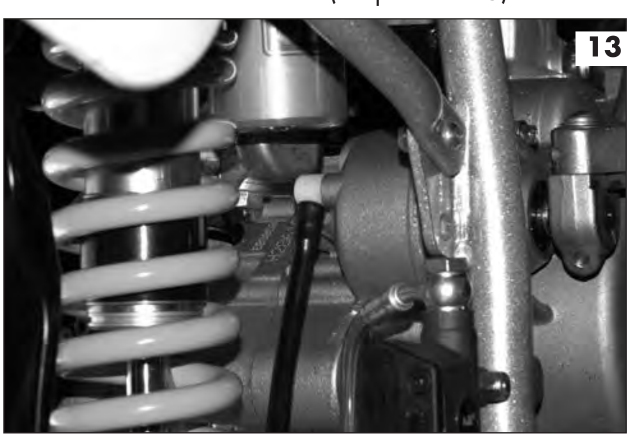


11



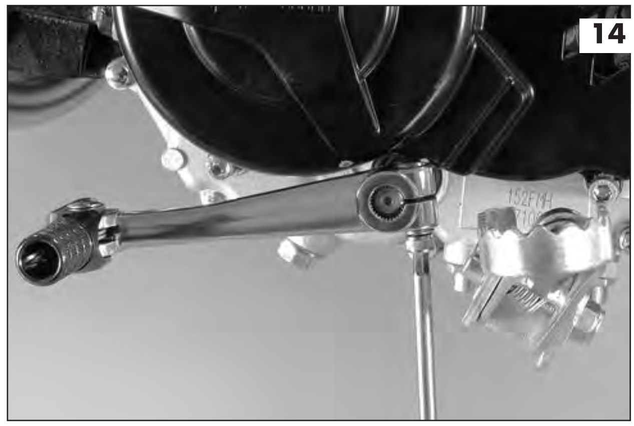
12

18- Sacar la tapa de lumbrera de aceite (foto 13) y controlar el nivel del aceite (ver párrafo **4.3**)



13

19- Colocar la palanca del cambio (foto 14.)

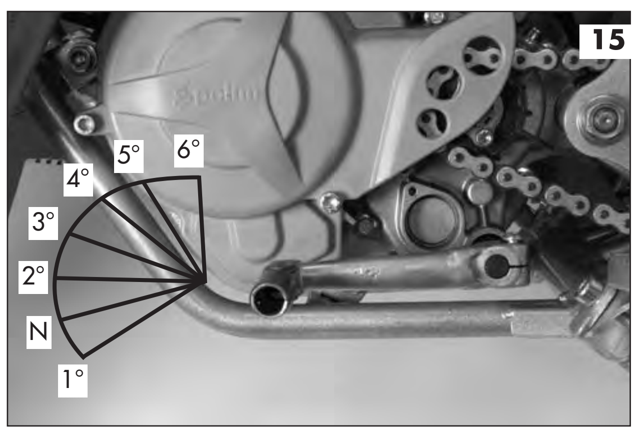


14

20- Llenar el déposito de carburante (ver párrafo **4.16**)

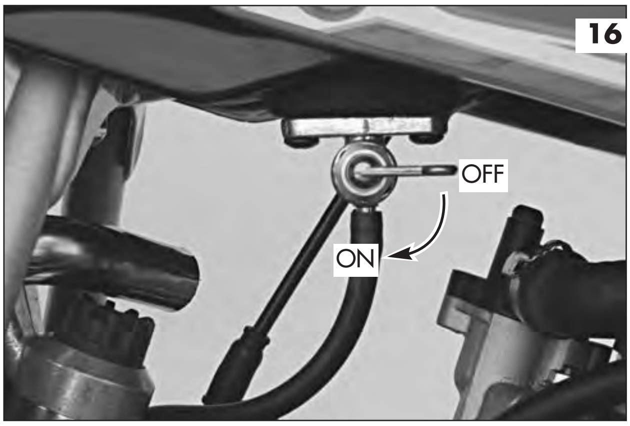
INTRODUCCIÓN
Es esencial someter el vehículo a una revisión de mantenimiento y de control antes de utilizarlo. Si fuesen necesarias operaciones de mantenimiento o reparaciones, dirigirse al concesionario POLINI MOTORI. Debido a que estos vehículos se están mejorando constantemente y a las actualizaciones técnicas del diseño efectuadas, en algunos casos podrían notarse diferencias entre el vehículo recibido, las ilustraciones y el texto de este manual. Las piezas de recambio originales de POLINI MOTORI están hechas con los mismos materiales y han pasado por el mismo ciclo de producción que las piezas que componen la minicross. Todo ello garantiza al vehículo mayor duración y el mejor funcionamiento. Aconsejamos exigir siempre recambios originales POLINI MOTORI.

2. PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR
Sólo después de haber leído y llevado a efecto todos los controles hasta aquí indicados, se puede pasar a la puesta en marcha del vehículo.
Proceder como se indica a continuación:
1- Desenroscar la tapa del radiador.
2- Llenar el circuito hasta que el líquido refrigerante alcance el borde superior del radiador (foto n.12); esperar unos instantes, de modo que el líquido se difunda por todo el circuito. Si el nivel dentro del radiador desciende, llenar de nuevo hasta restablecer el nivel máximo.
3- Enroscar la tapa.
4- Antes de arrancar el motor, comprobar que esté en punto muerto (foto n. 15, cambio N).



15

5- Abrir el grifo de la gasolina situado bajo el depósito llevándolo a la posición “ON” (foto n.16).
6- Si el motor está frío, ayudar al encendido moviendo hacia arriba la palanca del estárter sobre el carburador.



⚠ **ATENCIÓN.** Cuando el motor esté caliente, bajar de nuevo el estárter del aire.

7- Manteniendo el puño del gas al mínimo, llevar la palanca del pedal de arranque hacia afuera y encender el vehículo girando enérgicamente el pedal hacia el suelo.
8- Situar la palanca de arranque en posición de marcha. Llevar el motor a temperatura de funcionamiento manteniéndolo arrancado durante unos minutos.
9- Apagar el motor y quitar de nuevo la tapa del radiador para controlar que no haya descendido el nivel del líquido. Si así ocurriera, rellenarlo.
10- Enroscar la tapa; el vehículo está ahora listo para ser usado.

⚠ **ATENCIÓN.** Cualquier otro control del nivel del líquido de refrigeración se efectuará con el motor en frío y apagado, para evitar quemaduras.

ADVERTENCIA. Los reglamentos deportivos prohiben el uso de líquidos distintos del agua en el circuito de refrigeración.

⚠ **ATENCIÓN.** Evitar abrir y cerrar bruscamente el acelerador, porque la moto saltará repentinamente hacia adelante y se corre el riesgo de perder el control del vehículo.

⚠ **ATENCIÓN.** Antes de ponerse en marcha, controlar que el motor se pare mediante el interruptor de apagado situado en el manillar.

3. RODAJE DEL VEHÍCULO

1- Para optimisar el asentamiento del motor y de la transmisión la primera vez que se hace funcionar y preservar desde el mismo comienzo su fiabilidad, es indispensable un breve rodaje.

⚠ **PELIGRO.** La primera vez que se saca a la pista el vehículo, y para que el rodaje sea completo, aconsejamos dos horas de recorrido a un régimen de revoluciones bajo. Seguir estrictamente las precauciones que se indican a continuación.

2- Una vez encendido el motor, hacerlo funcionar al mínimo hasta que alcance la temperatura de ejercicio normal. Si se apaga el motor por una pausa breve, antes de encenderlo de nuevo esperar a que se enfríe completamente.
3- Durante la fase de rodaje, mantener siempre la misma velocidad: NUNCA ACELERAR BRUSCAMENTE.
4- Incluso a pocas revoluciones, tratar de evitar los tramos particularmente largos y difíciles, que puedan provocar un calentamiento excesivo del motor.
5- Después del período de rodaje respetando todas estas medidas de precaución, aconsejamos dirigirse a un concesionario Polini Motori para la asistencia post-rodaje, como desmontar el grupo térmico y controlar el estado de deterioro de: bujía, culata, pistón, cilindro, así como para cambiar la bujía y el aceite de la trasmisión.

⚠ **PELIGRO.** Un pistón rayado puede representar el comienzo de un descenso de las prestaciones o de un veloz deterioro del cilindro. El tipo de incrustaciones carbonosas que se hayan formado en la culata, en la bujía y en el escape del cilindro revelan el tipo de mezcla del motor. Recuérdese que una combustión demasiado rica de aceite no ayuda a prolongar la duración del motor.

4. MANTENIMIENTO, INTERVENCIONES Y REGLAJES

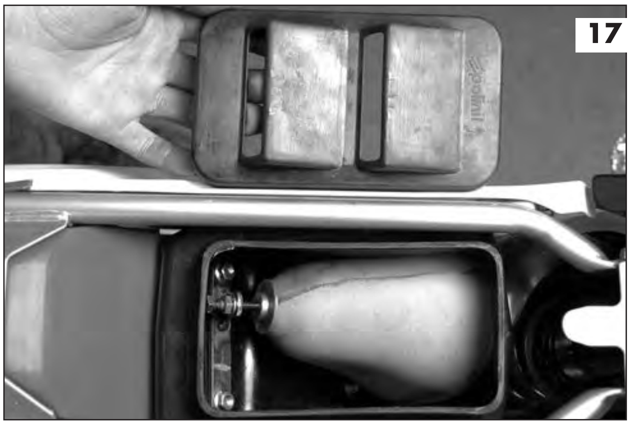
Las operaciones de mantenimiento y las intervenciones necesarias para una idónea puesta a punto del vehículo deben considerarse controles cotidianos antes de poner en marcha el vehículo. Las operaciones cotidianas de mantenimiento y reglaje pueden realizarse fácilmente siguiendo las instrucciones de este manual de asistencia. Se aconseja efectuar las operaciones de mantenimiento extraordinario en los concesionarios POLINI MOTORI, que sustituirán las piezas deterioradas exclusivamente con recambios originales.
La frecuencia y el tipo de operaciones de mantenimiento se indican en las siguientes tablas (**5.1** y **5.2**)

4.1 DESMONTAR EL SILLÍN

Destornillar la tuerca de fisaje del sillín, levantar ligeramente el sillín y sacarlo en dirección al guardabarros trasero.
Para montarlo de nuevo introducir el gancho delantero del sillín en el tornillo situado sobre el depósito de gasolina, y calzar el sillín en el enganche del chasis. Una vez colocado, apretarlo mediante el tornillo con lengüeta girándolo 180 grados hacia la derecha.

4.2 LIMPIEZA Y CAMBIO DEL FILTRO DE AIRE

Una de las causas de escaso rendimiento del motor es el filtro de aire en malas condiciones.
Para su limpieza proceder como se indica a continuación:
- Desmontar el sillín (ver párrafo **5.1**)
- Sacar la tapa de la caja del filtro (foto n.17).



- Quitar el filtro del aire y limpiarlo en agua caliente con jabón neutro (foto n.18).
- Después de enjuagarlo y retorcerlo, humedecerlo con aceite para filtros.

Si el filtro presentase, además de las impurezas, una fuerte concentración de polvo, sustituirlo inmediatamente con uno nuevo.

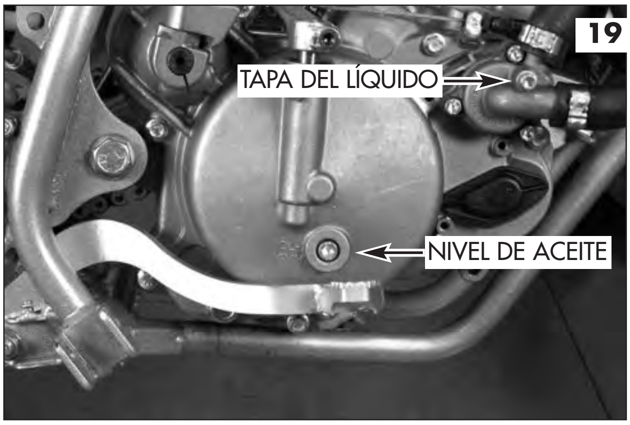
⚠ **PELIGRO.** La falta de limpieza del filtro de aire puede ahogar el motor y causar el descenso de sus prestaciones. Un filtro deteriorado puede facilitar la entrada en el motor de partículas de polvo, acelerando el deterioro normal de los segmentos y del cilindro.



18

4.3 CONTROL DEL NIVEL DE ACEITE DEL MOTOR

Poner el vehículo en posición de marcha.
- Quitar el tapón de nivel situado en el cárter lateral,foto n.19.
- Verificar que el nivel de aceite alcanze el nivel inferior del orificio.

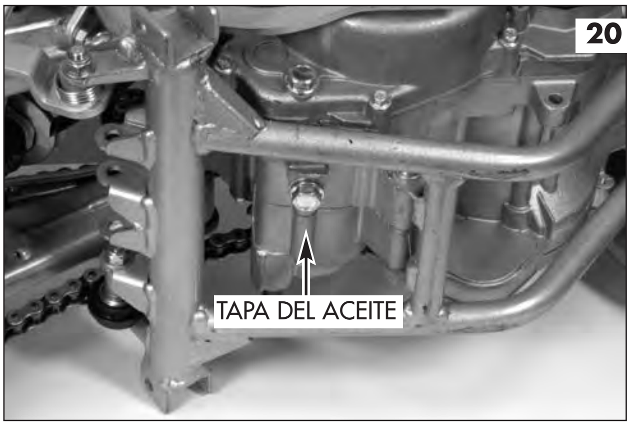


19

4.4 CAMBIO DE ACEITE DEL MOTOR

⚠ **ATENCIÓN.** Desenroscar la tapa del aceite con el motor caliente puede causar graves quemaduras.

Poner la moto en posición de marcha.
- Quitar la tapa de nivel situada en la parte inferior del cárter (foto n.20) y dejar salir el aceite. No vaciar el aceite de desecho en el medio ambiente, llevarlo a un centro de recogida para su eliminación.
- Reapretar la tuerca de desagüe. Rellenar con 600 gramos de aceite para motores SAE 20W50. Utilizar solamente aceite de motor altamente detergente con especificaciones API SF o SG.



20

4.5 CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DE REFRIGERACIÓN

⚠ **ATENCIÓN.** Desenroscar la tapa del radiador con el motor caliente puede causar graves quemaduras.

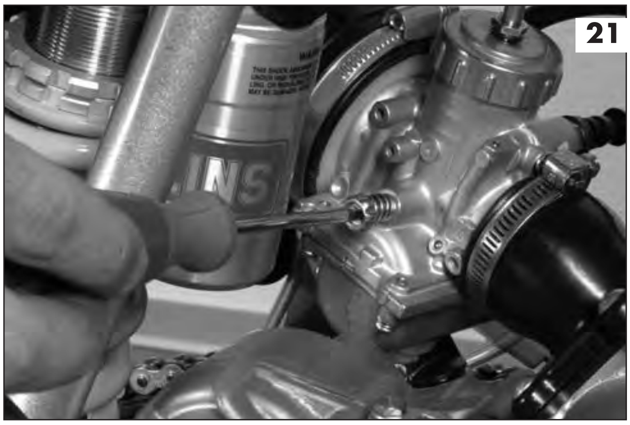
Con el motor frío, controlar el nivel del líquido de refrigeración del motor desenroscando la tapa del radiador y rellenar, si fuera necesario (ver apartado **2** - Puesta en marcha del motor).

4.6 CAMBIO DEL LÍQUIDO DE REFRIGERACIÓN

Poner la moto en posición de marcha. Desenroscar la tapa del radiador y la tapa de desagüe del líquido de refrigeración situada sobre el cárter detrás de la bomba del agua (foto n.19). Dejar salir todo el líquido de refrigeración, poner de nuevo la tapa y rellenar el circuito como antes se explicó en el apartado **2**, “Puesta en marcha del motor”.

4.7 REGULACIÓN DEL MÍNIMO

La regulación del mínimo se efectúa con el motor caliente y al punto muerto. Dejando funcionar el motor, con el puño del gas cerrado, apretar o aflojar el tornillo situado en la parte de atrás del carburador hasta obtener el número de revoluciones del motor más bajo posible, pero constante (foto n.21).



21

4.8 REGULACIÓN DEL TORNILLO DE AIRE

Para obterner mejores prestaciones.
- Si el motor tiene dificultades a la salida de una curva (mezcla rica), aflojar el tornillo de aire.
- Si el motor tiene dificultades a la salida de una curva (mezcla pobre), apretar el tornillo del aire.

⚠ **ATENCIÓN.** El tornillode regulación está muy cerca del motor. Se debe prestar atención para no quemarse.

4.9 MANDO DEL ACELERADOR

Controlar que el puño del mando del gas funcione siempre bien, y que el cable del mando del gas deje un juego de 3-5 mm. Si el juego fuera superior, ajustar el tornillo situado sobre el carburador (foto n. 22).



22

⚠ **PELIGRO.** No efectuar estos controles cotidianos y operaciones extraordinarias de mantenimiento puede ser causa de graves daños para el vehículo, así como de accidentes graves.

4.10 REGULACIÓN DEL SISTEMA DE FRENADO

Este modelo tiene un freno a disco hidráulico delantero y trasero. Si las pastillas están dañadas, el nivel del líquido de los frenos baja. Por eso, tienen que controlar periódicamente el nivel del líquido de los frenos y las pastillas.

⚠ **ATENCIÓN.** Cuando se añade líquido para frenos, cincerarse que el depósito esté en posición orizontal antes de sacar la tapa para no vaciar el líquido.

⚠ **ATENCIÓN.** El tubo de freno no correctamente situado o en contacto con partes en movimiento puede anular la acción de frenado y causar además accidentes graves. El sistema de frenado necesita un período de asentamiento para dar el máximo de eficiencia. Antes de considerar el sistema bién asentado, hay que efectuar al menos cien frenazos, obrando con prudencia, y proceder entonces a otra regulación de puesta a punto y a un control del apriete de los tornillos. El recorrido del pedal de freno trasero se regula a mano mediante el tornillo del perno del émbolo situado sobre la bomba del freno. Tras haber hallado el reglaje más adecuado para el piloto, apretar la contratuerca situada en la rosca del perno (foto n.24).

⚠ **PELIGRO.** Utilizar exclusivamente aceite para sistemas de freno hidráulicos DOT 4 procedente de envases sin usar.

⚠ **ATENCIÓN.** El líquido empleado en el sistema de frenado, además de dañar las piezas pintadas, es muy dañino en contacto con los ojos y con la piel. En caso de accidente, consultar a un médico.

Es buena regla cambiar el aceite del sistema de frenado cada dos años.
NO VACIAR EL ACEITE DE DESECHO EN EL MEDIO AMBIENTE.

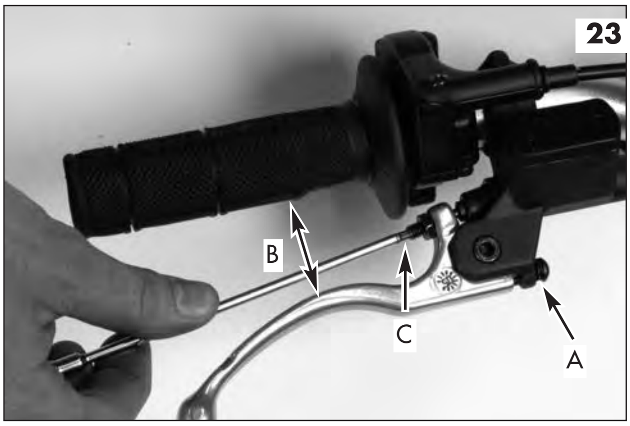
Pastillas de freno delanteras y traseras.
Verificar el desgaste de las pastillas mirando a travez de la rueda. Si una de las dos pastillas se ha dañado en un cualquier punto de al menos 1 mm, sustituir las dos pastillas.
Controles generales.
Estar seguros que no salga el líquido. Controlar si tubos y juntas estan dañados.

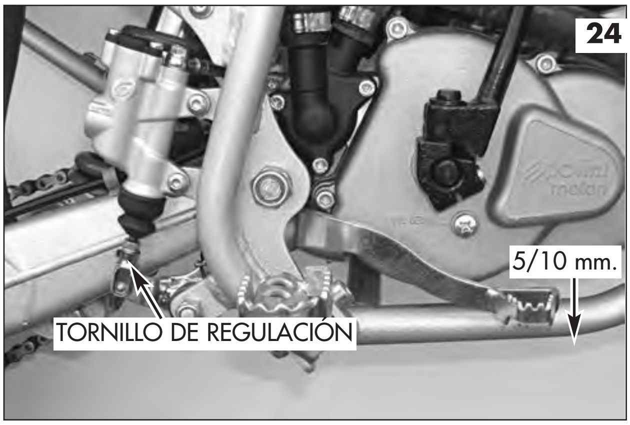
4.10.1 REGULACIÓN DEL SISTEMA DE FRENADO A MANDO HIDRÁULICO

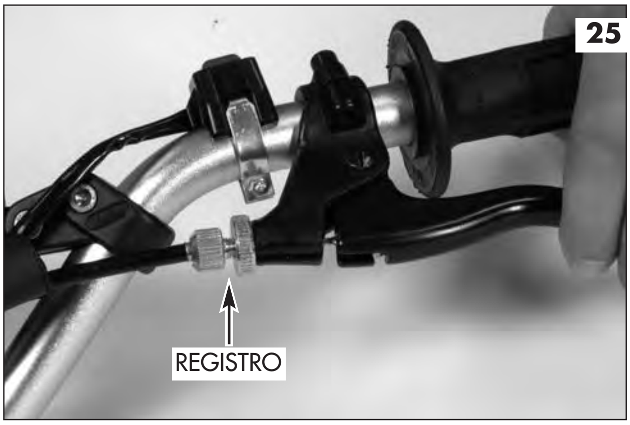
Para regular la posición de la palanca hay que mover manualmente el pomo “A” y regular la distancia “B” en función de las exigencias del piloto. (foto n.23). Controlar que después de la regulación de la distancia, la palanca tenga 3/4 mm de juego. La regulación del juego se hace con el tornillo “C” (foto n.23). Al contrario, el sistema hidráulico trasero debe tener más juego (foto n. 24).

4.11 REGULACIÓN EMBRAGUE

Controlar que la maneta del embrague tenga un poco de juego antes de la partida del embrague.
La regulación del juego se hace con su regístro (foto n.25).







4.12 PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

Si la presión de inflado es la adecuada, la estabilidad de conducción y la duración de los neumáticos será la máxima. Controlar frecuentemente la presión de los neumáticos y regular si es necesario. La medida de la presión de inflado de los neumáticos se hace con las cubiertas frías.
Se debe tener presente que la presión puede variar a según las condiciones del circuito y del peso del piloto.

PRESIONES DE LOS NEUMÁTICOS	
DELANTERO	**TRASERO**
1,0 BAR - 14,5 PSI	1,0 BAR - 14,5 PSI

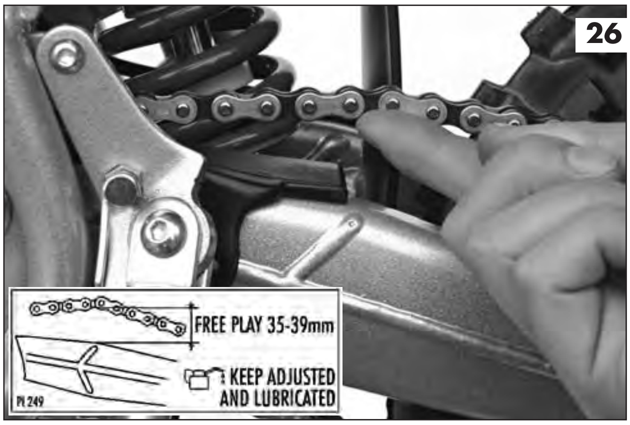
4.13 CADENA DE TRANSMISIÓN

La cadena de la moto es un órgano tan importante que merece unos cuidados y una atención especiales:

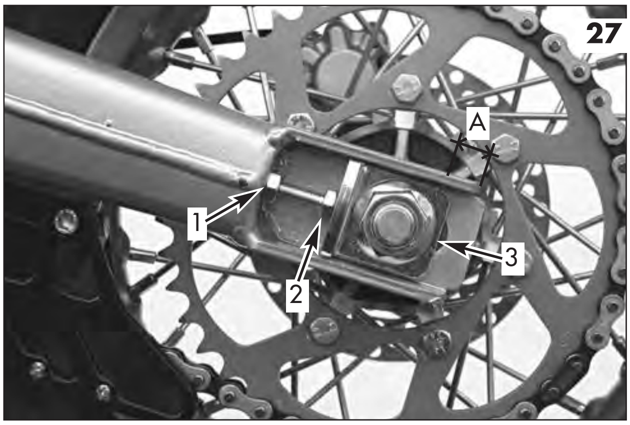
⚠ **ATENCIÓN.** No pillarse los dedos entre la cadena y la corona.

1- Controlar el tensado de la cadena. La moto debe mantenerse en posición vertical, sin soportar ningún tipo

de presiones. Controlar el tensado en la posición ilustrada en la foto n. 26. Comprobar que la distancia indicada en la foto (35/39 mm) sea correcta. De no ser así, regular la cadena como se indica a continuación (foto n.27)



26

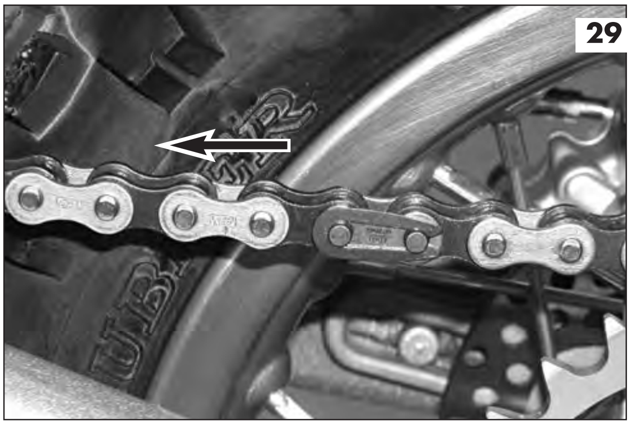


27

- Aflojar la tuerca del eje trasero "3"
- Aflojar las contratuercas "1" y girar el perno de regulación "2" en sentido contrario a las agujas del reloj para tensarla o en sentido contrario para aflojarla. Alinear los bordes traseros de las placas del eje y controlar en ambos lados del horquillón la distancia "A" entre el mismo y la placa.
- Apretar la tuerca del eje trasero "3" (ver párrafo **6.2**) (foto n.28):
- Controlar de nuevo el tensado de la cadena y regular si fuera necesario.
- Aflojar ligeramente el perno de registro "2" en sentido contrario a las agujas del reloj hasta que toque la placa del eje. Apretar entonces la contratuerca "1" inmovilizando con una llave el perno de ajuste.


28

2- Comprobar a cada regulación el desgaste de la corona y del piñón.
3- La cadena debe lubricarse siempre bien, incluso después de lavar la moto. Para eliminar impurezas se puede utilizar gasóleo. Para lubricarla aconsejamos un lubricante en spray, que permite una notable disminución del desgaste y la mejora del rendimiento de la transmisión.
4- Si hubiera que desmontar la cadena, recuérdese que el clip del eslabón principal debe introducirse con los extremos cerrados de la "U" hacia el sentido de la marcha (foto n.29).


29

⚠ **PELIGRO.** Nunca montar una cadena de transmisión nueva sobre piñón y corona muy desgastados, o a la inversa. La incorrecta alineación de la rueda provoca un desgaste anormal y repercute desfavorablemente en la estabilidad del vehículo.

⚠ **ATENCIÓN.** Si la cadena se rompe o se desengancha de las ruedas dentadas, puede enrollarse sobre el piñón y bloquear la rueda trasera, causando graves accidentes y lesiones personales.

4.14 REGULACIÓN DEL AMORTIGUADOR TRASERO

El horquillón oscilante se controla mediante un amortiguador hidráulico con un depósito para el aceite y el nitrógeno presurizado. La presión del gas en el depósito se mantiene gracias a una vejiga de goma. La precarga del muelle del sistema de amortiguación (compresión y tope) debe regularse en función del peso del piloto y de las condiciones de la pista.

⚠ **ATENCIÓN.** No abrir el depósito del aceite del amortiguador, ya que contiene nitrógeno presurizado y su apertura por parte de una persona inexperta puede causar una explosión del depósito, con las consiguientes lesiones personales. El amortiguador admite cuatro reglajes distintos:

1- regulación de la precarga del muelle (foto n.30). La moto se entrega con un muelle de 80 Newton, para un piloto de más o menos 50/60 kg. Si el peso del piloto es inferior, aconsejamos sustituirla con una de 75 Newton, que encuentran en el catálgo Polini.

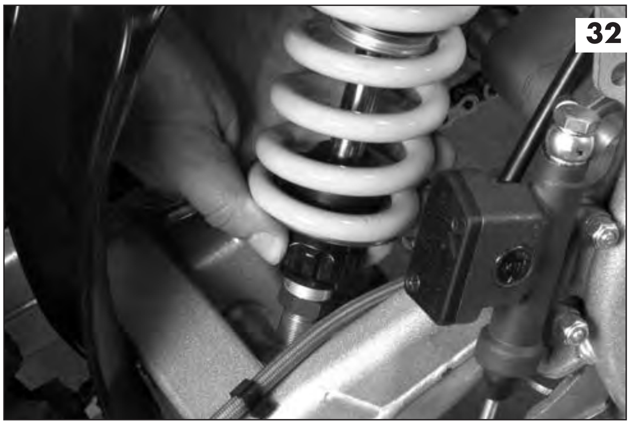

30

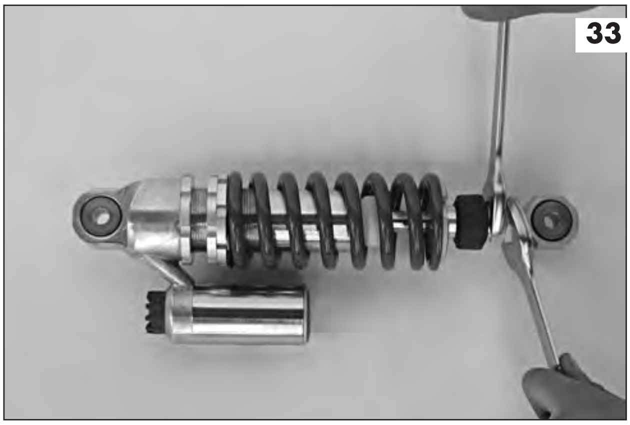
2- regulación de la hidráulica en compresión (foto n.31).



3- regulación de la velocidad de retorno del amortiguador. (más lento en el sentido de las agujas del reloj, más rápido en sentido contrario) (foto n.32).
4- regulación de la distancia entre ejes del amortiguador (foto n.33).

El vehículo nuevo precisa de un rodaje de aproximadamente una hora con la suspensión en regulación estándar antes de efectuar cualquier otro reglaje.





⚠ **ATENCIÓN.** Está prohibido largar el eje del amotiguador más de la linea de demarcación que se encuentra sobre el registro.

MANTENIMIENTO:
1- Controlar que el muelle no esté roto o no haya perdido la fuerza.
2- Controlar que la suspensión funcione sin problemas; para ello, hacer saltar arriba y abajo la parte trasera del vehículo.
3- Controlar que el eje del amortiguador no esté doblado y que no haya pérdidas de aceite.
4- Empujar la rueda trasera en sentido lateral para controlar el desgaste de los bujes del horquillón. Si se produjese un movimiento lateral, cambiar los bujes.

4.15 REGULACIÓN DE LA HORQUILLA DELANTERA
La horquilla instalada en el vehículo nuevo está ya regulada con ajustes estándar.
MANTENIMIENTO:
1- Asegurarse de que los guardapolvos estén limpios, sin barro ni polvo.
2- Controlar que no haya señal de pérdidas de aceite. Los guardapolvos estropeados deben cambiarse antes de utilizar el vehículo.
3- Antes de utilizar el vehículo, hacer siempre un rápido control del funcionamiento de la horquilla empujándola hacia arriba y hacia abajo con el freno delantero accionado.

4.16 CARBURANTE
Este vehículo tierne un motor dos tiermpos que necesita una mezcla de gasolina y aceite sintético al 2%. Utilizar gasolina para automóviles de 96 a 100 octanos, o superior. Si se produjera martilleo de válvulas, probar con gasolinas de distintas marcas o con un octanaje distinto. Capacidad del depósito 3 litros.

4.17 FILTRO DEL CARBURANTE
El filtro del carburante está en el grifo del lado inferior del depósito. La suciedad acumulada en el filtro del carburante impide que éste fluya hacia el carburador. Por consiguiente, el mantenimiento del filtro debe hacerse con frecuencia.
MANTENIMIENTO:
1- Vaciar el combustible del depósito en un recipiente para gasolina.
2- Desmontar la tapa del depósito quitando los dos tornillos.
3- Lavar el filtro con agua y jabón neutro. Secar, de ser posible al sol.
4- Montar de nuevo el grifo del depósito invirtiendo el orden y prestar atención a que la guarnición quede en la posición correcta.

⚠ **ATENCIÓN.** La gasolina es extremadamente inflamable y explosiva. Efectuar esta operación en una zona bien ventilada y con el motor apagado. No fumar ni generar llamas o chispas en el aire allí donde se descarga la gasolina o se llena el depósito.

4.18 LIMPIEZA DEL VEHÍCULO
Antes de lavar el vehículo es necesario proteger del agua las siguientes partes:
- Mando de la transmisión.
- Mando de los frenos
- Toma de aire y filtro de aire
- Boca del silenciador

No dirigir el chorro de agua directamente contra:
- Cubos de la rueda
- Perno de las horquillas
- Tubo de la dirección
- Pinzas de freno
- Capuchón de la bujía.

Después del lavado, lubricar todos los puntos que se acaban de mencionar, encender el motor y hacerlo funcionar durante unos minutos.

⚠ **ATENCIÓN.** Antes de ponerse en marcha, comprobar que los frenos funcionen perfectamente.

5. INSPECCIÓN Y CONTROL DE PUESTA A PUNTO Y PREPARACIÓN PARA LA COMPETICIÓN

5.1 CONTROLES DIARIOS: DEBEN HACERSE SIEMPRE ANTES DE PONERSE EN MARCHA
- Aceite del motor: no hay pérdidas, el nivel es el correcto.
- Carburador: acelerador flexible que se deslice regularmente, sin rigidecez.

- Líquido refrigerante: no hay pérdidas, el nivel es el correcto, apriete de las abrazaderas.
- Tapa del radiador: comprobar el apriete.
- Tapa del depósito de carburante: comprobar el apriete.
- Filtro del aire y caja del filtro: filtro sin impurezas y caja limpia de polvo.
- Frenos: vainas sin estrangulamientos y pinzas limpias de barro.
- Sillín: enganchado en su punto de encastre y tornillo bloqueado.
- Cadena: limpia, sin barro y lubricada. Control del tensado.
- Piñón: gira libremente, sin piedras ni polvo.
- Manillar: tubos de bloqueo bien apretados.
- Neumáticos: control de la presión.
- Horquilla delantera: control y limpieza.
- Dirección: control del juego y del apriete del tubo.

5.2 CONTROLES PERIÓDICOS: DEBEN HACERSE ANTES DE CADA CARRERA Y TRAS LA PUESTA EN GARAJE	FRECUENCIA			AVISOS	APARTADO
	DESPUÉS DE 1 CARRERA 2 HORA	DESPUÉS DE 3 CARRERA 6 HORA	DESPUÉS DE 9 CARRERA 18HORA	P: PELIGRO A: ATENCIÓN	
CADENA DE TRANSMISIÓN	👁 + ☚ + 🛢	⇆		⚠ P	4.13
PIÑÓN DE LA CADENA Y CORONA	👁 + ☚			⚠ P	4.13
RODILLO DE LA CADENA	👁 + ☚			⚠ P	
CUBRECADENA-DESLIZADOR DE CADENA	👁 + ☚			⚠ A	
REGULACIÓN DE LOS FRENOS	👁 + ☚			⚠ P	4.10
LIQUIDO DE REFRIGERACIÓN RADIATOR	👁			⚠ P	4.5
PINZA DEL FRENO HIDRÁULICO	👁 + ☚			⚠ A	4.10
PASTILLAS DE LOS FRENOS	👁 + ☚			⚠ A	4.10
NIVEL ACEITE FRENO HIDRÁULICO	👁 + ☚			⚠ A	4.10
MANDO DEL GAS	👁 + ☚			⚠ A	4.9
CABLES DE MANDO DEL GAS	👁 + ☚		⇆	⚠ A	4.9
FILTRO DE AIRE	✳			⚠ P	4.2
PRESIÓN DE INFLADO DE LOS NEUMÁTICOS	👁 + ☚			⚠ P	4.12
COJINETES DE LOS CUBOS DE LAS RUEDAS	👁 + ☚			⚠ P	
TENSADO DE LOS RADIOS DE LAS RUEDAS	👁 + ☚			⚠ P	
ACEITE DEL MOTOR	👁 + ☚ + 🛢			⚠ A	4.3
JUEGO DEL TUBO DE DIRECCIÓN	👁 + ☚			⚠ A	
COJINETES DE DIRECCIÓN	👁 + ☚			⚠ A	
HORQUILLAS DELANTERAS	👁 + ☚			⚠ A	4.15
HORQUILLÓN TRASERO	👁 + ☚			⚠ P	
TUBO DE ALIMENTACIÓN	👁 + ☚		⇆	⚠ P	4.17
FILTRO DE GASOLINA		👁 + ☚		⚠ P	4.17
VÁLVULA LAMINAR	👁 + ☚		⇆	⚠ P	
CARBURADOR	👁 + ☚			⚠ P	4.8
BUJÍA	👁 + ☚	⇆		⚠ P	
CAPUCHÓN DE LA BUJÍA	👁 + ☚		⇆	⚠ P	
SISTEMA ELÉCTRICO	👁 + ☚			⚠ P	
SISTEMA DE ESCAPE	☚			⚠ P	
SILENCIADOR	☚		⇆	⚠ P	
GRUPO TÉRMICO		👁 + ☚		⚠ P	
PISTÓN		👁 + ☚	⇆	⚠ P	
SEGMENTO		👁 + ☚	⇆	⚠ P	
CÁRTER DEL MOTOR			👁 + ☚	⚠ P	
EJE MOTOR			👁 + ☚	⚠ P	
COJINETES DE BANCADA			👁 + ☚	⚠ P	
SERIE DE COJINETES DE MOTOR			👁 + ☚	⚠ P	
ENGRANAJE PRIMERO-SEGUNDO			👁 + ☚	⚠ P	
ENGRANAGE EMBRAGUE DE SEGURIDAD	👁 + ☚			⚠ P	
EMBRAGUE	👁 + ☚			⚠ P	
ELEMENTOS DE FIJACIÓN ENCENDIDO	👁 + ☚			⚠ P	
ENGRANAJES ENCENDIDO	👁 + ☚			⚠ P	
TUERCAS-PERNOS-ELEMENTOS DE FIJACIÓN	👁 + ☚			⚠ A	

👁 = INSPECCIONAR O REGULAR ☚ = LIMPIEZA 🛢 = LUBRICACIÓN

⇆ = SUSTITUIR ⚠ **P**= PELIGRO ⚠ **A**= ATENCIÓN

✳ : Limpiar el filtro del aire después de cada carrera en lugares con mucho polvo

6 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	XP 65 R
MOTOR POLINI	Monocilíndrico de 2 tiempos
REFRIGERACIÓN	Líquido
DIÁMETRO INTERIOR Y CARRERA	45x40,8
CILINDRADA	64,9
RELACIÓN DE COMPRESIÓN	14,2:1
CARBURADOR	Mikuni 24
ENCENDIDO	electrónico
ALIMENTACIÓN	gasolina verde 2%
APIRACIÓN	Válvula lamelar en el carter
ARRANQUE	Kick starter
TRANSMISIÓN	6 Speed
CHASIS	de acero
FRENO DELANTERO HIDRÁULICO	Ø 180 mm.
FRENO TRASERO HIDRÁULICO	Ø 150 mm.
NEUMÁTICO DELANTERO	60/100 - 14"
NEUMÁTICO TRASERO	80/100 - 12"
SUSPENSIÓN DELANTERA MARZOCCHI	horquilla hidráulica Ø 35 mm USP regul.
SUSPENSIÓN TRASERA OHLINS	monoamortiguador hidráulico
CAPACIDAD DEPÓSITO	3 litros
PESO	56,5 Kg
ALTURA DEL SILLÍN	790 mm.
DISTANCIA ENTRE EJES	1.145 mm.

6.2 TABLA DE PARES DE APRIETE PIEZAS DEL CHASIS Y PARTE CICLIST					SELLADOR LÍQUIDO
	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	PARA ROSCAS
PERNO RUEDA DELANTERA	M12	50	5	37	
ESPÁRRAGO DE FIJACIÓN PERNO DELANTERO	M6	10	1	7,4	
TORNILLOS DE FIJACIÓN MANILLAR	M8	20	2	14,8	
PERNO RUEDA TRASERA	M14	60	6	44,40	
PERNO MOTOR-HORQUILLÓN	M12	50	5	37	
PERNO MOTOR DELANTERO	M8	25	2,5	18,,5	
TORNILLOS PLACA SUPERIOR	M8	18	1,8	13,32	
TORNILLOS PLACA INFERIOR	M6	9	0,9	6,7	
TORNILLOS DISCOS DE FRENO	M6	10	1	7,4	
TORNILLO FISAJE PINZAS HIDRÁULICAS	M6	10	1	7,4	LOCTITE 242
TUERCA CAÑA DE DIRECCIÓN		80	8	59,2	LOCTITE 242
VIROLA REGULADOR CAÑA DE DIRECCIÓN		6	0,6	4,44	

TABLA DE PARES DE APRIETE PIEZAS MOTOR N.m / Lbf . ft					SELLADOR LÍQUIDO
	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	PARA ROSCAS
TUERCAS DE LA CULATA	M7	15	1,5	11,1	
TUERCA EJE MOTOR LADO EMBRAGUE	M10	45	4,5	33,3	LOCTITE 270
TUERCA EJE MOTOR LADO ENCENDIDO	M10	40	4,0	29,6	LOCTITE 242
TUERCA ENGRANAJE CONDUCIDO		18	1,8	13,32	
BUJÍA					

Los valores de par mencionados son para los puntos de apriete más importantes.
Si un determinado par no aparece en la lista, utilizar los valores estándar que se dan a continuación.

VALORES DE PAR ESTÁNDAR	N.m	Kgf.m	Lbf.t
PERNO Y TUERCA DE 5 mm	6	0,6	4,44
PERNO Y TURCA DE 6 mm	10	1	7,40
PERNO Y TUERCA DE 8 mm	25	2,5	18,50
PERNO Y TUERCA DE 10 mm	45	4,5	33,30
PERNO Y TUERCA DE 12 mm	55	5,5	40,70

BUJÍA STANDARD	BUJÍA MÁS FRÍA
NGK B9, NGK BR9EG	NGK B10, NGK BR10EG

DEUTSCH

HINWEIS
VIELE ANWEISUNGEN WERDEN BEWUSST MEHRMALS IN DEN VERSCHIEDENEN ABSCHNITTEN WIEDERHOLT, UM DIE BEDEUTUNG DER WARN- UND GEFAHRENHINWEISE ZU UNTERSTREICHEN. DIE WARTUNG VOM MOTOR DARF AUSSCHLIESSLICH VON EINER ENTSPRECHEND QUALIFIZIERTEN WERKSTATT DURCHGEFÜHRT WERDEN.

ACHTUNG!
Bevor Sie mit Ihrem Motorrad losfahren, sollten Sie unbedingt diese Bedienungs- und Wartungsanleitung lesen.
Das Handbuch enthält wichtige Informationen, die dazu beitragen, leichte und schwere Sach- und Personenschäden und Unfälle, auch mit Todesfolge, zu vermeiden. Für ein sicheres Fahren ist es unverzichtbar, dass Sie Ihr Fahrzeug vorher korrekt einstellen und gut kennen lernen. Nur so können Sie das Fahren im Gelände so richtig genießen!

WICHTIGE HINWEISE
DIESES MOTORRAD WURDE AUSSCHLIESSLICH FÜR DEN EINSATZ IN WETTRENNEN ENTWORFEN UND HERGESTELLT UND WIRD "WIE BESEHEN" UND OHNE GARANTIE VERKAUFT. DAS MOTORRAD ENTSPRICHT NICHT DEN SICHERHEITSVORSCHRIFTEN. DAS FAHREN MIT DEM MOTORRAD AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN UND AUTOBAHNEN IST DAHER VERBOTEN.

LAUT GELTENDER GESETZGEBUNG IST DER GEBRAUCH DIESES MOTORRADS AUSSCHLIESSLICH BEI ORGANISIERTEN WETTRENNEN UND SPORTVERANSTALTUNGEN AUF GESCHLOSSENER PISTE ERLAUBT, DIE VON DEN ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN GENEHMIGT WORDEN SIND.

VOR GEBRAUCH MUSS DESHALB UNBEDINGT SICHERGESTELLT WERDEN, OB DAS FAHREN MIT DEM MOTORRAD LEGAL IST.

NUR FÜR FAHRER OHNE BEIFAHRER
Dieses Minicross wurde nur für einen Fahrer entworfen. Beifahrer sind nicht zulässig.

BITTE BEACHTEN
Dieses Fahrzeug darf nur unter Aufsicht eines Erwachsenen benützt werden!

DAS VORLIEGENDE HANDBUCH MUSS AUFMERKSAM GELESEN WERDEN!

⚠ GEFAHR!
Weist darauf hin, dass eine Nichtbeachtung der Anweisungen zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen kann. Das Beachten besonderer Vorschriften ist erforderlich, um die mechanische Beschädigung des Fahrzeuges zu vermeiden.

⚠ ACHTUNG!
Weist darauf hin, dass es zu Verletzungen oder zu mechanischen Schäden am Fahrzeug kommen kann. Das Beachten besonderer Vorschriften ist erforderlich, um Unfälle - auch mit Todesfolge - zu vermeiden.

Dieses Handbuch gehört zum Minicross und muss auch bei Verkauf beim Fahrzeug bleiben.

INFORMATIONEN FÜR DEN NEUEN BESITZER
Sie haben sich für den Kauf eines Minicross von Polini entschieden und gehören damit jetzt auch zur Familie der Motorradfahrer und Motorradbesitzer.

ACHTUNG!
Das Minicross von Polini ist ein leistungsstarkes Motorrad für Wettrennen, bei dessen Konstruktion die neueste Motocross-Technologie zur Anwendung gekommen ist. Dieses Minicross darf deshalb bei Rennen nur von erfahrenen Motorradfahrern gefahren werden!

Mit diesem neuen Modell wurde ein sehr leistungsstarkes Motorrad entwickelt. Es wird dennoch darauf hingewiesen, dass es sich bei Motocross um einen Sport handelt, der neben einem guten Motorrad auch körperliche Fitness erforderlich macht. Um gute Ergebnisse zu erzielen, muss sich der Fahrer in ausgezeichneter körperlicher Form befinden und außerdem über großes Geschick beim Fahren verfügen. Wer zu den Gewinnern zählen will, der muss deshalb regelmäßig Fitnesstraining betreiben und mit dem Motorrad trainieren.

Wir möchten, dass Sie mit Ihrem Minicross von Polini so richtig zufrieden sind. Das Handbuch hilft Ihnen dabei, die besten Leistungen mit dem Motorrad zu erzielen und so die Voraussetzungen für die Erfolge bei Wettrennen zu schaffen.

PERSÖNLICHE SCHUTZAUSRÜSTUNG UND SICHERHEITSHINWEISE
1- Die meisten tödlichen Verletzungen bei Motorradunfällen sind Kopfverletzungen. Deshalb beim Fahren IMMER einen Helm tragen! Beim Fahren sollten möglichst auch Visier oder Motorradbrille, Stiefel, Handschuhe und Motorradkleidung getragen werden.
2- Der Auspuff wird beim Fahren sehr heiß und bleibt auch nach Abstellen vom Motorrad noch für eine gewisse Zeit heiß. Auf keinen Fall die heißen Teile vom Auspuff berühren. Verbrennungsgefahr! Motorradkleidung tragen, die Beine vollständig bedeckt!
3- Auf keinen Fall weite Kleidungsstücke tragen, die sich an den Hebeln, dem Startpedal, der Fußraste, der Antriebskette oder den Rädern verfangen können!
4- Schützt eure Umwelt!

VERÄNDERUNGEN ⚠ GEFAHR!

VERÄNDERUNGEN AM MINICROSS SOWIE DIE ENTFERNUNG VON ORIGINALTEILEN KÖNNEN DEN SICHEREN GEBRAUCH DES FAHRZEUGES BEEINTRÄCHTIGEN UND ILLEGAL SEIN. ALLE ÖRTLICHEN UND NATIONALEN VORSCHRIFTEN MÜSSEN BEACHTET WERDEN!

DIESES MOTORRAD WURDE ENTWICKELT FÜR FAHRER MIT GEWICHT UNTER:
- 60 KG

Damit Ihre Sicherheit nicht beeinträchtigt wird, sollten Sie ausschließlich Originalersatzteile von Polini Motori verwenden, die auch das Beste für Ihr Motorrad sind.
Zu Informationszwecken und um das Bestellen von Ersatzteilen zu vereinfachen, tragen Sie bitte hier die Daten Ihres Motorrads ein:

MODELL: ....

HUBRAUM: ....

REIFEN: Vorne .... Hinten ....

FAHRGESTELLNUMMER: ....

CODE: 144.000. ....

POSITION KENNNUMMER
Die Fahrgestellnummer Ihres Fahrzeugs ist vorne am Fahrgestell auf die rechte Seite vom Lenkerschaft geprägt.



1. MONTAGEANLEITUNG
Das Motorrad wird für den Transport teilweise auseinander gebaut und muss vor Gebrauch erst wieder korrekt zusammen gebaut werden. Nach dem Auspacken sind deshalb eine Reihe von Kontrollen und Montagearbeiten erforderlich.
Für eine korrekte Montage ist es wichtig, dass Sie sich genau an unsere Montageanleitung halten. Gehen Sie beim Zusammenbauen des Motorrads bitte wie folgt vor:
1- Das Motorrad auspacken (Bild 1).


1

2- Kontrollieren, ob sich alle für die Montage notwendigen Teile im Karton befinden (Bild 2):

UNTERLEGSCHEIBE 6X18X1	4 STK.
PLASTIKSCHELLE	1 STK.
VORDERER RADBOLZEN	1 STK.
RADBOLZEN ABSTANDSSTUECK	1 STK.
RADBOLZEN MUTTER M12	1 STK.
FEDER FÜR FUSSRASTE	2 STK.
SCHRAUBE TCEI M8X40	2 STK.
SCHRAUBE TB M6X16	4 STK.
SCHRAUBE TBEI M6X40	1 STK.
NUMMERNTAFEL	1 STK.
TAFELABSTANDSSTUECK	1 STK.
RECHTE FUSSRASTE	1 STK.
LINKE FUSSRASTE	1 STK.
SELBSTSICHERNDE MUTTER M8	2 STK.
SCHRAUBE TCEI M8X75	4 STK.
BÜGELSCHRAUBE LENKER	2 STK.
BÜGELABSTANDSSTUECK	4 STK.
LENKER MIT HANDPROTEKTOREN	1 STK.
VORDERRAD MIT SCHEIBE	1 STK.
VORDERES SCHUTZBLECH	1 STK.


2

3- Zuerst den hinteren Stossdämpfer montieren und dazu die M10 Sechskantschraube, und die beiden Unterlegscheiben mit der M10 Mutter verwenden. Dabei kommt eine Unterlegscheibe auf die Seite der Mutter und eine auf die Seite der Schraube. Die Teile befinden sich bereits vormontiert am Federbein (Bild 3).


3

4- Die Bremsbeläge der vorderen Zange abrücken.

5- Das Vorderrad montieren und dazu die entsprechende Steckachse verwenden. Das mitgelieferte Distanzstück auf der Seite der Scheibe einsetzen.

6- Die Steckachse und die Mutter einsetzen und mit einem Drehmomentesschlüssel anziehen (siehe Kap. **6.2**) (Bild 4).

7- Die Klemmschraube der Steckachse mit einem Drehmomentesschlüssel anziehen (siehe Kap. **6.2**) (Bild 5).

8- Den Vorderreifen und den Hinterreifen aufpumpen (siehe Kap. **4.12**).



4



5

9- Das Schutzblech mit den 4 TB M6X16 Schrauben und den dazugehörigen Unterlegscheiben montieren (Bild 6).



6

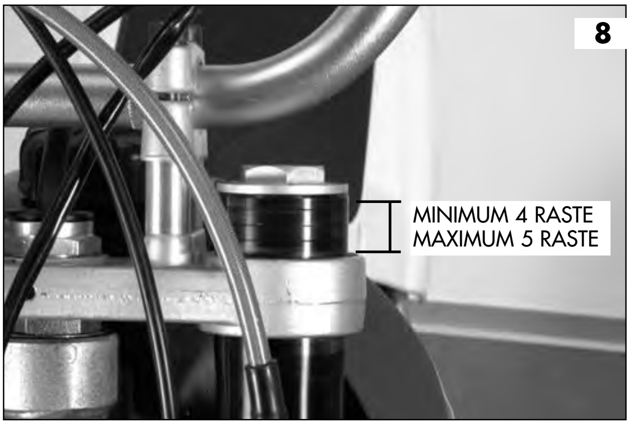
10- Das Verpackungsband der Pumpe der Vorderbremse abschneiden. Dann den Lenker montieren und ihn dazu mit den beiden Bügelschrauben und den vier Inbusschrauben M8x75 an der oberen Gabelbrücke befestigen (siehe Kap. **6.2**) (Bild 7).



7

11- Die Höhe der Radgabel wie im Abbildung 8 regulieren (siehe Kap. **6.2** für die Klemmungspaar)

⚠ **ACHTUNG.** Damit Ihre Sicherheit nicht beeinträchtigt wird, sollte die Radgabel obligatorisch zwischen Raste 4 (Minimum) und Raste 5 (Maximum) ausgefädelt sein (Bild 8).



8

12- Den Gasdrehgriff abmontieren, den Gaszug wie auf Bild 9 anbringen und den Griff wieder verschließen (siehe Kap. **4.9**).



9

13- Den Hebel der Vorderbremse anbringen und den Bügelbolzen mit den dazugehörenden Schrauben befestigen.

14- Den Killschalter montieren und mit der Schelle am Lenker befestigen.

15- Den Hebel der Kupplung anbringen und mit der Einstellschraube den Hub des Hebels einstellen (Bild 10) (siehe Kap. **4.11**). Die Nummerntafel bei der Befestigung mit den dafür vorgesehenen Abstandsstück und der TBEI M6X40 Schraube montieren; dann die vordere Bremsleitung in den dazugehörigen Sitz einstecken.

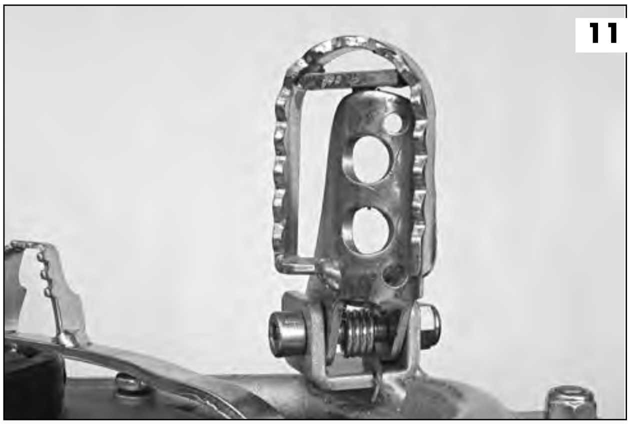


10

16- Die Fußraster montieren (Bild 11).

17- Den Kühlkreislauf vom Motor befüllen (siehe Kap. **4.5** u. **4.6**) (Bild 12).

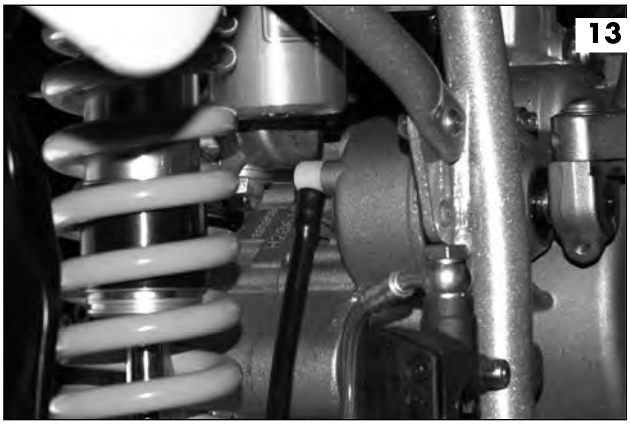
ACHTUNG: während Sie das Kühlsystem füllen, öffnen Sie die Reinigungsschraube über den linken Kühler bis zu dem Austritt der Flüssigkeit


11


12

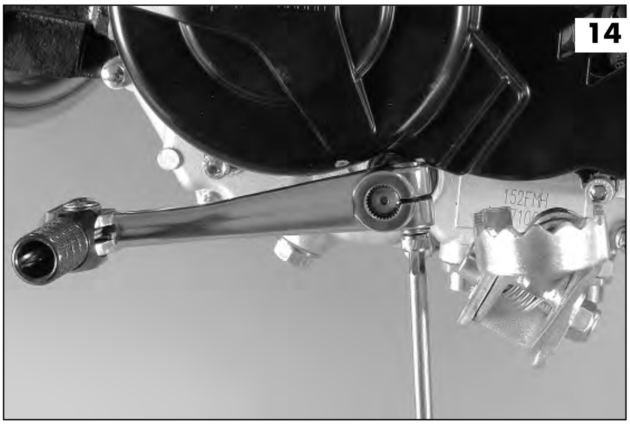
⚠ **GEFAHR!** Der Kühlkreislauf ist in der Regel bei Lieferung des Motorrads leer und muss deshalb gefüllt werden, bevor der Motor gestartet wird.

18- Den Deckel vom Öl-Entlüfterohr abnehmen und den Motorölstand prüfen (siehe Kap. **4.3**) (Bild 13).


13

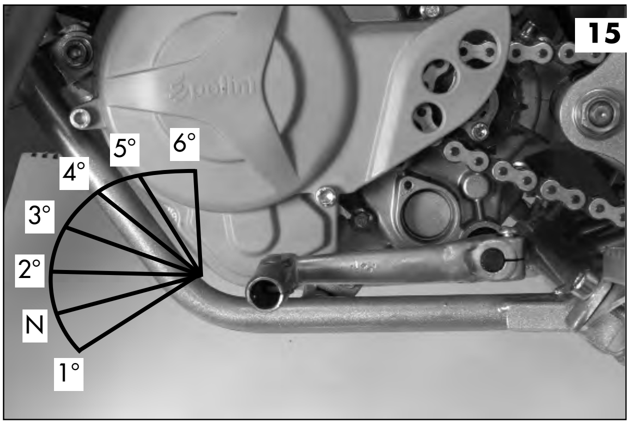
19- Den Schalthebel anbringen (Bild 14).

20- Das Motorrad tanken (siehe Kap. **4.16**).


14

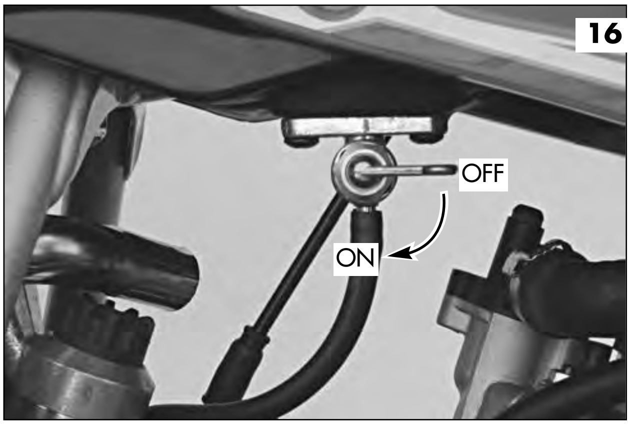
ALLGEMEINE INFORMATIONEN
Eine regelmäßige Wartung und eine Kontrolle vor Gebrauch des Fahrzeuges sind von entscheidender Bedeutung. Wenn Wartungs- oder Reparaturarbeiten anfallen, wenden Sie sich bitte an Ihren POLINI MOTORI Vertragshändler. Diese Fahrzeuge werden ständig weiter entwickelt und es können auch bei der Planung noch technische Veränderungen durchgeführt werden. Deshalb kann es vorkommen, dass das eigentliche Fahrzeug, die Illustrationen und der Text in diesem Handbuch in einigen Fällen nicht ganz übereinstimmen.
Die von POLINI MOTORI gelieferten Originalersatzteile bestehen aus dem gleichen Material und der gleichen Fertigung wie die Teile Ihres Minicross. Dadurch wird eine längere Lebensdauer und ein optimales Funktionieren Ihres Motorrades garantiert. Es wird empfohlen, ausschließlich Originalersatzteile von POLINI MOTORI zu verwenden.

2. INBETRIEBNAHME VOM MOTOR
Erst nachdem die oben genannten Kontrollen gelesen und durchgeführt wurden, kann das Motorrad in Betrieb genommen werden. Dazu wie folgt vorgehen:
1- Den Kühlerdeckel abmachen.
2- Kühlmittel in den Kühler füllen, bis das Kühlmittel bis zum oberen Rand des Kühlers steht (Bild 12). Dann einige Augenblicke abwarten, damit sich das Kühlmittel im Kühlkreislauf verteilen kann. Falls der Kühlmittelspiegel im Kühler sinken sollte, muss erneut Kühlmittel bis zum Höchststand nachgefüllt werden.
3- Den Deckel wieder aufschrauben.
4- Vor der Inbetriebnahme des Motors kontrollieren, dass dieser sich in Leerlaufstellung befindet (Bild 15, Gang N).



15

5- Den Benzinhahn unter dem Tank aufdrehen und dazu auf ON stellen (Bild 16).
6- Wenn der Motor kalt ist, zum besseren Zünden den Anlasser am Vergaser anheben.



16

⚠ **ACHTUNG!** Wenn der Motor warm ist, den Anlasser wieder absenken.

7- Den Gasdrehgriff auf dem Minimum halten, den Kickstarter nach außen klappen und das Motorrad durch energisches Treten vom Kickstarter nach unten anlassen.
8- Den Kickstarter wieder zum Motorgehäuse wegklappen (Fahrstellung). Den Motor auf normale Betriebstemperatur bringen und dazu einige Minuten lang laufen lassen.
9- Den Motor ausschalten und nochmals den Lüfterdeckel abschrauben um zu kontrollieren, ob der Flüssigkeitsspiegel gesunken ist. Gegebenenfalls nochmals Kühlmittel nachfüllen.
10- Den Deckel wieder aufschrauben. Jetzt ist das Motorrad fahrbereit.

⚠ **ACHTUNG!** Alle folgenden Kontrollen vom Kühlmittelstand dürfen ausschließlich bei abgeschaltetem und kaltem Motor durchgeführt werden, um Verbrennungen zu vermeiden.

HINWEIS: Die für den Sport geltenden Bestimmungen erlauben ausschließlich die Verwendung von Wasser für den Kühlkreislauf. Alle anderen Kühlmittel sind verboten.

⚠ **ACHTUNG!** Den Gasdrehgriff nicht heftig auf- oder zudrehen, da das Motorrad sonst nach vorne schnellen kann und die Gefahr besteht, dass der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert.

⚠ **ACHTUNG!** Vor dem Losfahren muss kontrolliert werden, ob sich der Motor durch Drücken vom Killschalter abschalten lässt.

3. EINFAHREN VOM FAHRZEUG

1- Um das Einlaufen vom Motor und vom Antrieb bei Inbetriebnahme des Motorrades zu optimieren und einen zuverlässigen Fahrzeugbetrieb zu garantieren, ist ein kurzes Einfahren von entscheidender Bedeutung.

⚠ **GEFAHR!** Bei der ersten Fahrt mit Ihrem Motorrad und für ein komplettes Einfahren ist eine zweistündige Fahrt mit niedriger Drehzahl nötig. Die unten aufgeführten Sicherheitsvorschriften müssen beachtet werden.

2- Sobald der Motor gestartet wurde, den Motor mit kleinster Drehzahl laufen lassen, bis er die normale Betriebstemperatur erreicht hat. Sollte der Motor für eine kurze Pause abgeschaltet werden, darf er erst wieder eingeschaltet werden, nachdem er sich vollständig abgekühlt hat.
3- Beim Einfahren mit gleichmäßiger Geschwindigkeit fahren. AUF KEINEN FALL SCHNELL BESCHLEUNIGEN.
4- Auch beim Fahren mit niedriger Drehzahl sollten zu lange und zu schwierige Strecken vermieden werden, die zu einer übermäßig starken Erhitzung vom Motor führen können.
5- Nach dem Einfahren unter Beachtung der oben genannten Hinweise wenden Sie sich am besten an Ihren Polini Motori Vertragshändler zur Durchführung einer Inspektion, bei der die Antriebeinheit ausgebaut wird und der Zustand von Zündkerze, Zylinderkopf, Kolben und Zylinder kontrolliert sowie Zündkerze und Antrieböl ausgewechselt werden.

⚠ **GEFAHR!** Ein gereifter Kolben kann der Anfang für einen Leistungsabfall oder einen schnellen Verschleiß vom Zylinder sein. Die Kohleablagerungen, die sich auf dem Zylinderkopf, der Zündkerze und Zylinderausmaß bilden, geben Hinweise auf die Kraftstoffölmischung Ihres Motors. Bitte beachten Sie, dass die Lebensdauer vom Motor durch eine zu stark ölhaltige Mischung beeinträchtigt wird.

4. WARTUNG UND EINSTELLUNG

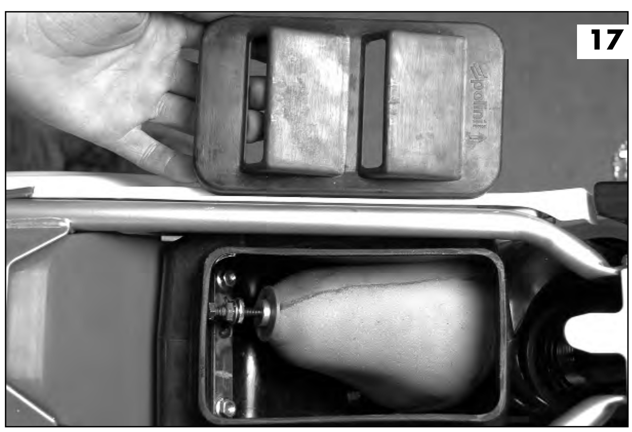
Unter der Wartung und den für eine optimale Einstellung des Fahrzeugs notwendigen Arbeiten werden die täglichen Kontrollen vor dem Starten des Motorrads verstanden. Tägliche Wartungen und Einstellungen sind ganz einfach durchzuführen, wenn die im vorliegenden Handbuch gegebenen Anweisungen befolgt werden. Außerordentliche Wartungsarbeiten sollten nur von POLINI MOTORI Vertragshändlern durchgeführt werden, die ausschließlich Originalersatzteile verwenden. Die Wartungsabstände und die Art der Wartungsarbeiten können den entsprechenden Tabellen (**5.1** und **5.2**) entnommen werden.

4.1 ABMONTIEREN DER SITZBANK

Die Klemmschraube der Sitzbank aufschrauben. Die Sitzbank leicht anheben und in Richtung vom hinteren Schutzblech abziehen. Um die Sitzbank wieder anzubringen, muss der vordere Haken der Sitzbank in die Schraube auf dem Tank gesteckt werden. Dann die Sitzbank in den Rahmen einsetzen. Sobald die Sitzbank richtig sitzt, muss sie blockiert werden. Dazu die Schraube mit dem Federkeil um 180 Grad im Uhrzeigersinn drehen.

4.2 AUSBAUEN UND SAUBERMACHEN VOM LUFTFILTER

Eine der Ursachen für eine schlechte Motorleistung ist ein verstopfter Luftfilter.
Den Luftfilter wie folgt sauber machen:
- Die Sitzbank abmachen (siehe Kap. **4.1**).
- Den Deckel vom Filterfach abmachen (Bild 17).


17

- Den Luftfilter herausnehmen und mit warmem Wasser und Neutralseife waschen (Bild 18).



18

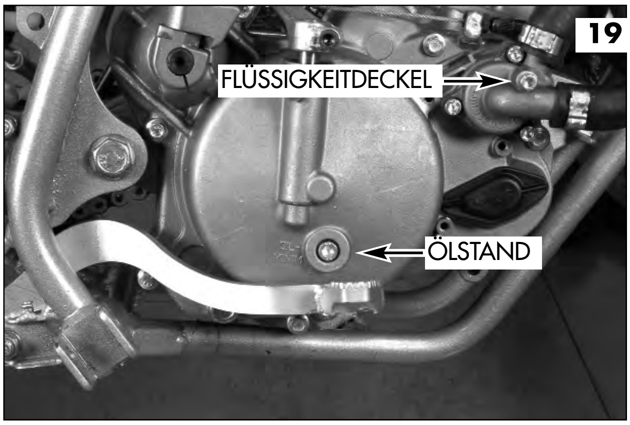
- Den Luftfilter mit Wasser ausspülen, auswringen und dann mit Filteröl befeuchten.

Sollte der Filter eine große Menge Staub und andere Verunreinigungen enthalten, muss er durch einen neuen ersetzt werden.

⚠ **GEFAHR!** Ein schmutziger Luftfilter beeinträchtigt die Luftversorgung vom Motor und dadurch auch die Motorleistung. Wenn ein abgenutzter Luftfilter nicht ausgewechselt wird, können Staubpartikel in den Motor gelangen und den normalen Verschleiß von Kolbenring und Zylinder beschleunigen.

4.3 KONTROLLE ÖLSTAND AM MOTOR

Das Motorrad in Fahrtstellung bringen.
- Den Deckel der Ölstandsanzeige an der seitlichen Verkleidung abmachen (Bild 19).
- Kontrollieren, ob das Öl bis zum unteren Rand der Öffnung steht.



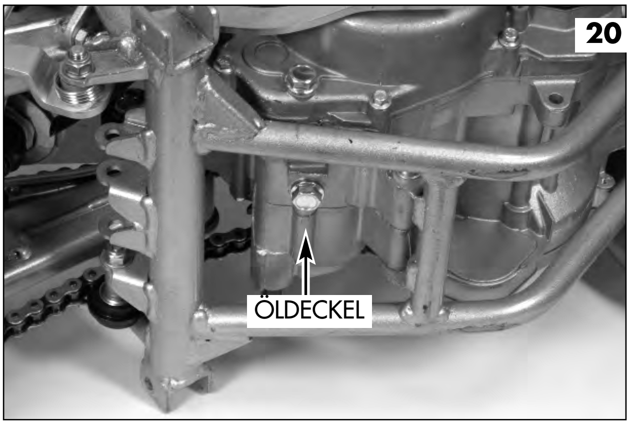
19

4.4 ÖLWECHSEL AM MOTOR

⚠ **ACHTUNG!** Den Öldeckel auf keinen Fall aufdrehen, solange der Motor noch warm ist. Verbrennungsgefahr!

Das Motorrad in Fahrtstellung bringen.
- Den Ölablassdeckel unten an der Verkleidung abschrauben (Bild 20) und das Öl ablassen.
  Das Altöl nicht wegschütten! Altöl muss umweltgerecht bei einer Sammelstelle für Sondermüll entsorgt werden!

- Den Ablassdeckel wieder aufschrauben. 600 g Motoröl Typ SAE 20W50 einfüllen. Ausschließlich Motoröl der Güteklasse API SF oder SG benutzen.



20

4.5 KONTROLLE KÜHLMITTELSTAND

ACHTUNG! Den Kühlerdeckel auf keinen Fall aufdrehen, so lange der Motor noch heiß ist! Verbrennungsgefahr durch austretenden Dampf!

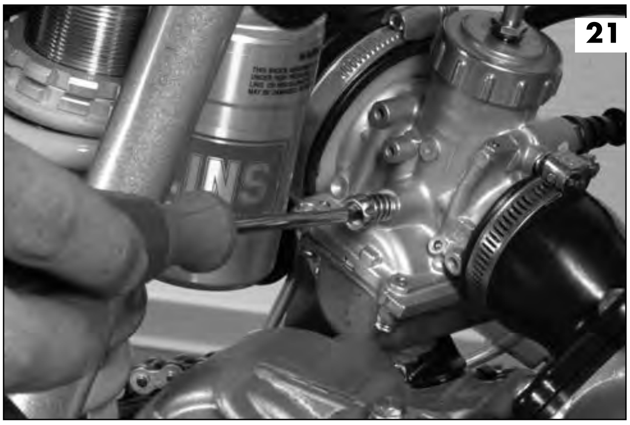
Den Kühlmittelstand bei kaltem Motor kontrollieren und dazu den Kühlerdeckel aufschrauben. Gegebenenfalls Kühlmittel nachfüllen (siehe Kap. **2** "Inbetriebnahme vom Motor").

4.6 KÜHLMITTELWECHSEL

Das Motorrad in Fahrtstellung bringen. Den Kühlerdeckel abschrauben. Dann den Ablassdeckel vom Kühlmittel abschrauben, der sich an der Verkleidung hinter der Wasserpumpe befindet (Bild 19). Das Kühlmittel vollständig ablaufen lassen. Den Ablassdeckel wieder aufschrauben und frisches Kühlmittel in den Kühlkreislauf füllen. Dabei wie in Kap. **2** "Inbetriebnahme vom Motor" beschrieben vorgehen.

4.7 EINSTELLEN VOM LEERLAUF

Der Leerlauf wird bei warmem Motor eingestellt.
Den Motor bei geschlossenem Gasdrehgriff laufen lassen und die Reglerschraube rechts am Vergaser auf- bzw. zudrehen, bis die Drehzahl vom Motor so niedrig wie möglich und gleichzeitig regelmäßig ist (Bild 21).



21

4.8 EINSTELLEN DER LUFTSCHRAUBE

Die Luftschraube muss eingestellt werden um bessere Leistung aus dem Leerlauf heraus zu erreichen.
- Bei schlechter Gasannahme (zu fettes Gemisch) die Luftschraube weiter herausdrehen.
- Die Luftschraube hineindrehen wenn der Motor nur sehr langsam wieder in die Leerlaufdrehzahl zurück geht (zu mageres Gemisch)

⚠ **ACHTUNG!** Die Regelschraube ist neben der Antriebeinheit. Verbrennungsgefahr!

4.9 GASDREHGRIFF
Sicherstellen, dass der Gasdrehgriff immer gut funktioniert und dass der Gaszug ein Spiel von 3-5 mm hat. Wenn das Spiel größer ist, muss es an der Reglerschraube eingestellt werden, die sich am Vergaser befindet (Bild 22).


22

⚠ **GEFAHR!** Wenn die hier beschriebenen täglichen Kontrollen und die außerordentlichen Wartungen nicht korrekt durchgeführt werden, kann es zu schweren Schäden am Fahrzeug und zu schweren Unfällen kommen.

4.10 EINSTELLUNG DER BREMSENANLAGE
Dieses Modell ist mit einer hydraulischen Vorder- und Hinterbremse ausgestattet. Sind die Bremsbeläge abgenutzten, senkt den Stand der Bremsflüssigkeit. Aus diesem Grund muss auch die Abnutzung der Bremsbeläge periodisch kontrolliert werden.

⚠ **ACHTUNG!** Überprüfen Sie bei der Zugabe der Bremsflüssigkeit zuerst, dass der Tank waagerecht zum Boden ist um ein Vergießen der Flüssigkeit zu vermeiden

⚠ **ACHTUNG!** Wenn der Bremsschlauch schlecht platziert ist oder mit drehenden Teilen in Berührung kommt, kann die Bremswirkung stark beeinträchtigt werden, was zu schweren Unfällen führen kann! Um den optimalen Wirkungsgrad zu erreichen, benötigt die Bremsenanlage eine gewisse Einfahrzeit, in der die Bremsen mit Umsicht mindestens hundert Mal betätigt werden sollten. Anschließend ist eine weitere Feineinstellung der Bremsen und eine Kontrolle vom Anzug der Schrauben notwendig. Zum Einstellen vom Lauf des hinteren Bremspedals muss an der Schraube gedreht werden, die sich am Stift vom Pumpenelement der Bremsenpumpe befindet. Sobald die Bremse für den Fahrer optimal eingestellt ist, die Gegenmutter auf dem Gewindestift anziehen (Bild 24).

⚠ **GEFAHR!** Er dürfen ausschließlich Öl für hydraulische Bremsenanlagen DOT 4 verwendet werden. Es darf nur Öl aus ungeöffneten Packungen verwendet werden!

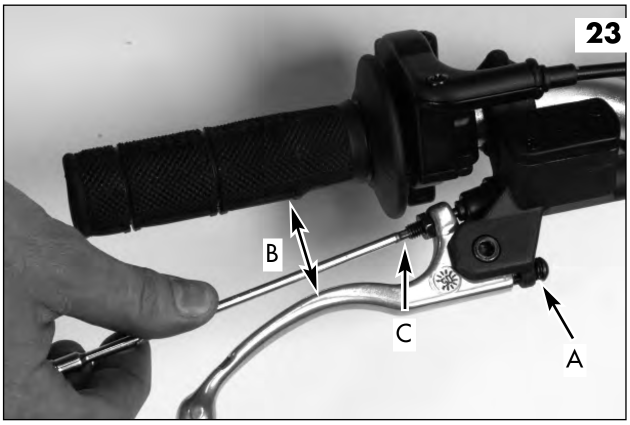
⚠ **ACHTUNG!** Die in der Bremsenanlage enthaltene Bremsflüssigkeit beschädigt nicht nur die lackierten Teile, sondern ist auch gesundheitsschädlich und darf nicht mit Augen oder Haut in Berührung gebracht werden. Bei Unfällen bitte umgehend einen Arzt aufsuchen. Die Bremsflüssigkeit sollte alle zwei Jahre ausgewechselt werden.

<u>ALTÖL NICHT WEGSCHÜTTEN, SONDERN UMWELTGERECHT ENTSORGEN!</u>

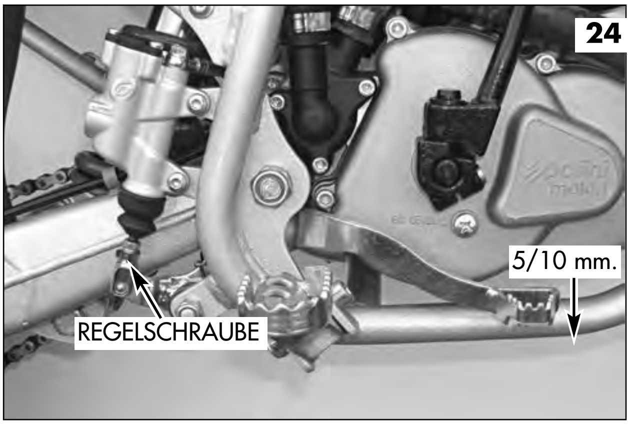
Vorder- und Hinterbremsbeläge
Prüfen Sie visuell die Abnutzung Ihrer Bremsbeläge durch das Rad. Sind die Bremsbeläge auch nur an einem Punkt auf weniger als 1mm abgenutzt, sollten Sie beide Beläge ersetzen.

Generalkontrolle
Sicherstellen, dass keine Bremsflüssigkeit aus undichten Stellen austritt. Kontrollieren, Sie die Bremsschläuche und die Fuge auf Risse oder angegriffene Stellen.

4.10.1 Einstellung des Presswasserantriebs der Bremsanlage
Die Position vom Bremshebel wird durch Drehen am Kugelgriff “A” auf den Abstand “B” eingestellt, je nach Anforderungen des Fahrers (Bild 23). Stellen Sie sicher, dass nach der Abstandregulierung, der Bremshebel 3/4 mm Spiel halt. Die Spielregulierung wird durch die Schraube “C” eingestellt (Bild. 23). Die hintere Hydraulikanlage muss mehr Spiel haben (Bild 24).

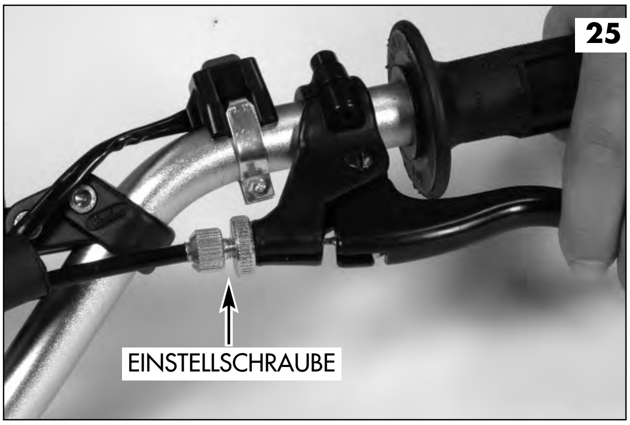


23



24

4.11 EINSTELLUNG DER KUPPLUNG
Kontrollieren, dass der Gasdrehgriff ein bisschen Spiel vor der Kupplung hat. Die Spielregulierung erfolgt durch die Einstellschraube (Bild 25).



25

4.12 REIFENDRUCK

Ein korrekter Reifendruck ist eine wichtige Voraussetzung für eine gute Straßenlage und eine lange Lebensdauer der Reifen. Den Reifendruck häufig kontrollieren und gegebenenfalls regulieren. Der Reifendruck muss bei kalten Reifen gemessen werden.

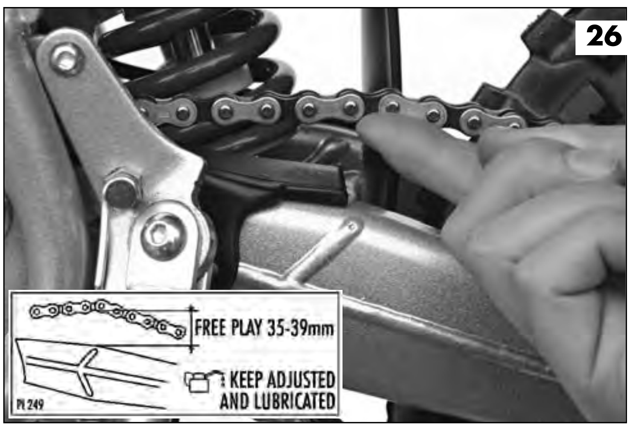
EMPFOHLENER REIFENDRUCK	
VORNE	**HINTEN**
1,0 BAR - 14,5 PSI	1,0 BAR - 14,5 PSI

4.13 ANTRIEBSKETTE

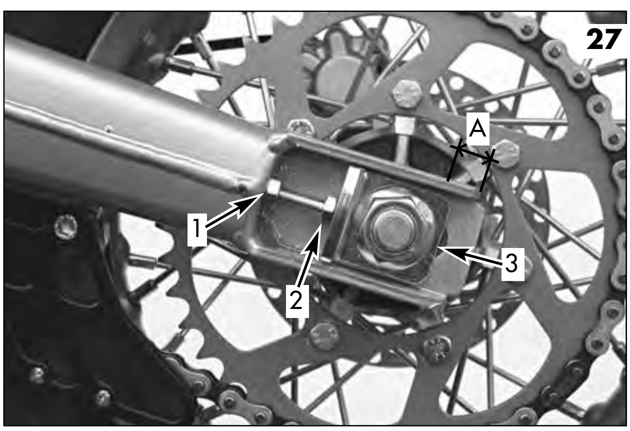
Die Antriebskette vom Motor ist sehr wichtig und macht deshalb eine besondere Pflege und Wartung erforderlich.

⚠ **ACHTUNG!** Nicht mit den Fingern zwischen Kette und Zahnkranz fassen!

1- Die Kettenspannung kontrollieren. Das Motorrad muss senkrecht stehen und es darf kein Druck auf das Motorrad ausgeübt werden. Die Kettenspannung an der auf Bild 26 angegebenen Stelle kontrollieren.
Kontrollieren, ob der auf dem Bild angegebene Abstand von 35/39 mm korrekt ist. Anderenfalls die Kette einstellen (Bild 27).



26



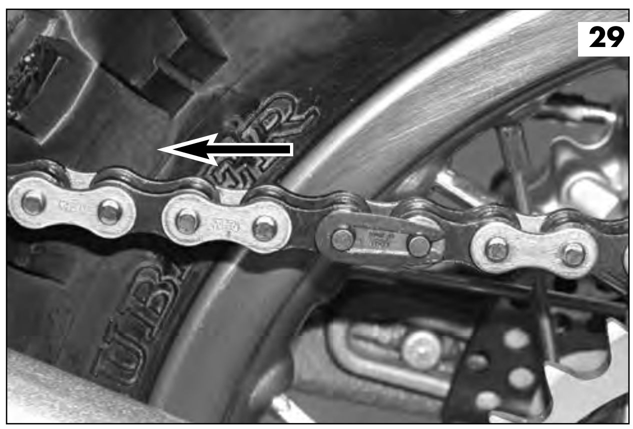
27

- Die Mutter der Hinterachse "3" lösen.
- Die Gegenmuttern "1" lösen und den Kettenspanner "2" gegen den Uhrzeigersinn drehen, um den Durchhang zu verkleinern, bzw. im Uhrzeigersinn, um den Durchhang zu vergrößern. Die Hinterränder der Achsenplatten ausrichten und auf beiden Seiten der Radgabel den Abstand "A" zwischen Radgabel und Platte kontrollieren.
- Die Mutter der Hinterachse "3" anziehen (siehe Kap. **6.2**) (Bild 28).


28

- Den Durchhang der Kette erneut kontrollieren und die Kette gegebenenfalls nochmals nachspannen.
- Den Kettenspanner "2" langsam gegen den Uhrzeigersinn aufdrehen, bis er die Achsenplatte berührt. Dann den Kettenspanner mit einem Schraubenschlüssel festhalten und gleichzeitig die Gegenmutter "1" anziehen.

2- Beim Kettenspannen immer den Abnutzungsgrad von Zahnkranz und Ritzel kontrollieren.
3- Die Kette muss immer geschmiert werden, auch nach dem Waschen vom Motorrad. Verschmutzungen müssen mit Diesel entfernt werden. Zum Abschmieren sollte Schmierspray verwendet werden, das den Verschleiß deutlich reduziert und den Wirkungsgrad vom Antrieb erhöht.
4- Sollte die Kette abgemacht werden müssen, bitte beachten, dass der Klipp vom Kettenschloss so eingesetzt werden muss, dass die geschlossene Seite vom "U" in Laufrichtung der Kette zeigt (Bild 29).


29

⚠ **GEFAHR!** Auf keinen Fall eine neue Kette auf deutlich abgenutztem Ritzel und Zahnkranz montieren und umgekehrt! Wenn das Rad nicht korrekt ausgerichtet ist, kommt es zu übermäßigem Verschleiß und die Stabilität vom Fahrzeug wird beeinträchtigt.

⚠ **ACHTUNG!** Wenn die Kette reißt oder von den Zahnrädern springt, kann sie sich um das Ritzel wickeln und das Hinterrad blockieren. Dadurch kann es zu schweren Unfällen und Verletzungen kommen!

4.14 EINSTELLUNG HINTERER STOSSDÄMPFER

Die schwingende Radgabel wird von einem hydraulischen Stossdämpfer mit einem Drucktank für das Öl und den Stickstoff kontrolliert. Der Gasdruck im Tank wird von einer Gummiblase gehalten. Die Vorspannung der Stossdämpferfeder (Einfedern und Endanschlag) muss je nach Gewicht des Fahrers und nach Zustand der Piste eingestellt werden.

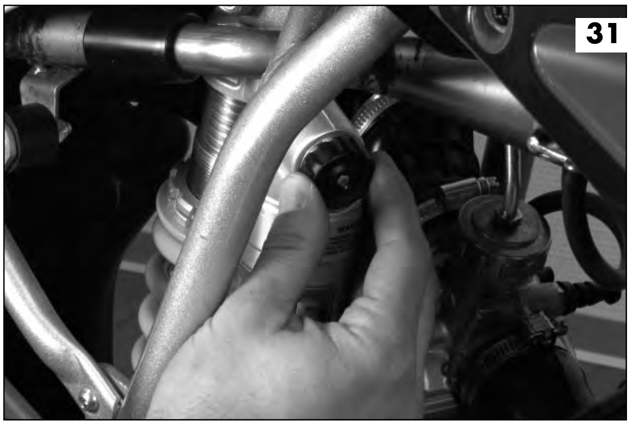
⚠ **ACHTUNG!** Den Öltank vom Stossdämpfer nicht aufmachen, da er Stickstoff unter Druck enthält. Beim Öffnen durch unqualifizierte Personen kann der Tank explodieren und schwere Verletzungen verursachen!

Am Stossdämpfer sind vier verschiedene Einstellungen möglich:

1- Einstellung der Vorspannung der Feder (Bild 30). Die Moto wird mit einer 80 Newton Feder geliefert, was für einen Fahrer mit 50/60 Kg Gewicht geeignet ist. Sollte das Gewicht niedriger sein, empfehlen wir eine 75 Newton Feder die Sie im Polini Katalog finden.
2- Einstellung der Hydraulik beim Einfedern (Bild 31).

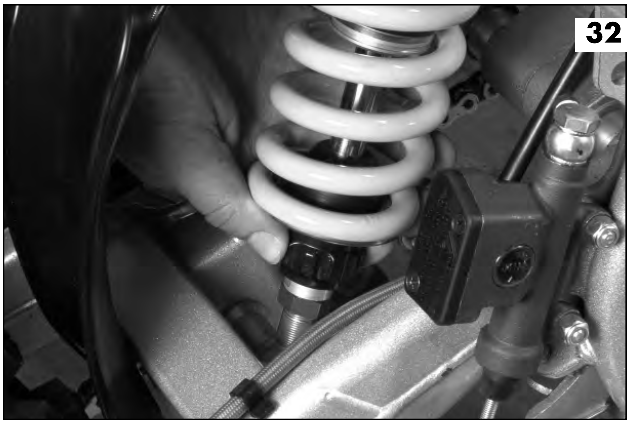


30



31

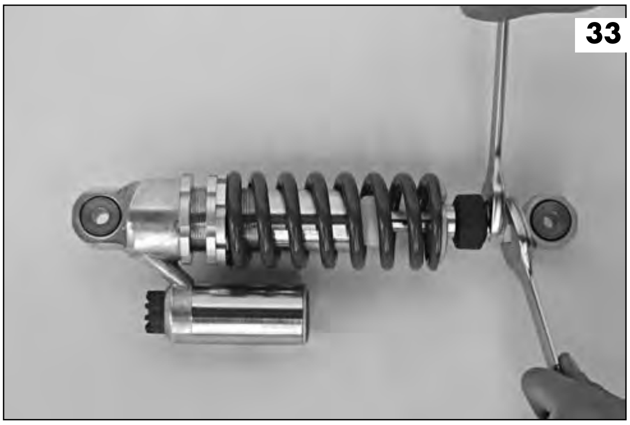
3- Einstellung der Rücklaufgeschwindigkeit (langsamer im Uhrzeigersinn, schneller gegen den Uhrzeigersinn) (Bild 32).



32

4- Einstellung vom Abstand des Stossdämpfers (Bild 33).

Bei neuen Fahrzeugen müssen die Stossdämpfer ca. eine Stunde lang mit den Standardeinstellungen eingefahren werden, bevor eine neue Einstellung möglich ist.



33

⚠ **ACHTUNG!** Es ist verboten den Abstand des Stossdämpfers über die Kennzeichnungslinie des Reglers verlängern.

WARTUNG:
1- Kontrollieren, ob die Feder defekt oder ausgeleiert ist.
2- Kontrollieren, ob die Aufhängung problemlos funktioniert und dazu das Fahrzeug hinten hochfedernd lassen.
3- Kontrollieren, ob die Stossdämpferwelle verbogen ist und ob Öl aus undichten Stellen austritt.
4- Seitlich gegen das Hinterrad drücken um zu kontrollieren, ob die Lager der Gabel abgenutzt sind. Wenn sich eine seitliche Bewegung feststellen lässt, müssen die Lager ausgewechselt werden.

4.15 EINSTELLUNG VORDERE RADGABEL

Die am neuen Fahrzeug montierte Radgabel wurde bereits mit den Standardwerten eingestellt.

WARTUNG:
1- Sicherstellen, dass die Staubdeckel sauber und nicht mit Schlamm oder Staub verschmutzt sind.
2- Kontrollieren, ob Öl aus undichten Stellen austritt. Beschädigte Staubdeckel müssen vor Gebrauch des Fahrzeugs ausgewechselt werden.
3- Vor dem Losfahren sollte die vordere Radgabel immer kurz kontrolliert werden. Die Radgabel dazu bei angezogener Handbremse hochfedernd lassen.

4.16 KRAFTSTOFF

Ihres Motorrad ist mit einem Zweitakter Motor ausgestattet und fährt deshalb mit einem 2% Benzin-Öl-Gemisch. Benzin für Autos mit einer Oktanzahl an der Pumpe von 96-100 oder mehr verwenden. Wenn der Motor klopft, eine andere Benzinmarke oder eine andere Oktanzahl verwenden. Fassungsvermögen vom Tank: 3 Liter.

4.17 KRAFTSTOFFFILTER

Der Kraftstofffilter befindet sich im Benzinhahn unten am Tank. Wenn der Filter verschmutzt ist, wird dadurch der Benzinfluss behindert. Der Filter muss deshalb häufig kontrolliert werden!

WARTUNG:
1- Den Kraftstoff aus dem Tank in einen Benzinkanister ablassen.
2- Den Benzinhahn vom Tank abmachen und dazu die beiden Schrauben aufdrehen.
3- Den Filter mit Wasser und Neutralseife waschen. Am Besten an der Sonne trocknen lassen.
4- Den Benzinhahn wieder am Tank anbringen und dabei darauf achten, dass die Dichtung richtig sitzt.

⚠ **ACHTUNG!** Benzin ist hochgradig entflammbar und explosiv! Den Kraftstofffilter deshalb nur an einem gut belüfteten Standort und bei abgeschaltetem Motor ausbauen! In den Bereichen, in denen Benzin umgefüllt oder Fahrzeuge getankt werden, sind Rauchen, offenes Feuer und Funken streng verboten!

4.18 SAUBERMACHEN VOM FAHRZEUG

Vor dem Saubermachen vom Motorrad müssen folgende Teile vor Wasser geschützt werden:
- Gasdrehgriff
- Bremshebel
- Luftansaugöffnung und Luftfilter
- Stutzen vom Auspufftopf

Den Wasserstrahl nicht auf folgende Teile richten:
- Radnaben
- Radgabelbolzen
- Lenkerschaft
- Bremszangen
- Zündkerzenstecker

Nach dem Waschen müssen alle oben genannten Stellen geschmiert werden. Dann den Motor starten und einige Minuten lang laufen lassen.

⚠ **ACHTUNG!** Vor dem Losfahren die Bremsen auf ihre Funktionstüchtigkeit hin überprüfen!

5. INSPEKTION, FEINEINSTELLUNG UND VORBEREITUNG FÜR WETTRENNEN

5.1 TÄGLICHE KONTROLLEN: MÜSSEN IMMER VOR DEM LOSFAHREN DURCHGEFÜHRT WERDEN

- Motoröl: keine undichten Stellen, Ölstand korrekt;
- Vergaser: flexibler Gasdrehgriff, der sich frei drehen lässt;
- Kühlmittel: keine undichten Stellen, Kühlmittelstand korrekt, Schellen fest angezogen;
- Kühlerdeckel: fest zugedreht;
- Tankdeckel: fest zugedreht;
- Luftfilter und Filtergehäuse: Filter sauber und Gehäuse staubfrei;
- Bremsen: Bremsbacken lassen sich frei bewegen, Zangen frei von Schlamm;
- Sitzbank: eingehakt, sitzt richtig in ihrem Sitz, ist mit der Schraube blockiert;
- Kette: frei von Schlamm, abgeschmiert, Kettenspannung kontrolliert;
- Ritzel: dreht sich frei, nicht mit Steinen oder Staub verschmutzt;
- Lenker: Blockierschäfte gut angezogen;
- Reifen: Reifendruck kontrollieren;
- Vordere Radgabel: kontrollieren und saubermachen;
- Lenkung: Spiel vom Anzug vom Schaft kontrollieren.

5.2 REGELMESSIGE KONTROLLEN: VOR JEDEM WETTRENNEN UND NACH LÄNGERER AUSSERBETRIEBNAHME	INTERVALL			HINWEISE	KAPITEL
	NACH 1 WETTR. CA. 2 H	NACH 3 WETTR. CA. 6 H	NACH 9 WETTR. CA. 18 H	G: GEFAHR A: ACHTUNG	
ANTRIEBSKETTE	👁 + ✋ + 🛢	⇆		⚠ **G**	4.13
RITZEL, KETTE UND ZAHNKRANZ	👁 + ✋			⚠ **G**	4.13
KETTENROLLE	👁 + ✋			⚠ **G**	
KETTENSCHUTZ-KETTENSCHLITTEN	👁 + ✋			⚠ **A**	
BREMSEN EINSTELLEN	👁 + ✋			⚠ **G**	4.10
KÜHLFLÜSSIGKEIT-KÜHLER	👁			⚠ **G**	4.5
BREMSZANGE	👁 + ✋			⚠ **A**	4.10
BREMSBELÄGE	👁 + ✋			⚠ **A**	4.10
ÖLSTAND HYDRAULISCHE BREMSE	👁 + ✋			⚠ **A**	4.10
GASDREHGRIFF	👁 + ✋			⚠ **A**	4.9
GASZUG	👁 + ✋		⇆	⚠ **A**	4.9
LUFTFILTER	✳			⚠ **G**	4.2
REIFENDRUCK	👁 + ✋			⚠ **G**	4.12
LAGER RADNABEN	👁 + ✋			⚠ **G**	
SPEICHENSPANNUNG RÄDER	👁 + ✋			⚠ **G**	
MOTORÖL	👁 + ✋ + 🛢			⚠ **A**	4.3
SPIEL LENKERSCHAFT	👁 + ✋			⚠ **A**	
LAGER LENKUNG	👁 + ✋			⚠ **A**	
VORDERE RADGABEL	👁 + ✋			⚠ **A**	4.15
HINTERE RADGABEL	👁 + ✋			⚠ **G**	
EINLASSROHR	👁 + ✋		⇆	⚠ **G**	4.17
BENZINFILTER		👁 + ✋		⚠ **G**	4.17
LAMELLARVENTIL	👁 + ✋		⇆	⚠ **G**	
VERGASER	👁 + ✋			⚠ **G**	4.8
ZÜNDKERZE	👁 + ✋	⇆		⚠ **G**	
ZÜNDKERZENSTECKER	👁 + ✋		⇆	⚠ **G**	
ELEKTRISCHE ANLAGE	👁 + ✋			⚠ **G**	
AUSPUFF	✋			⚠ **G**	
AUSPUFFTOPF	✋		⇆	⚠ **G**	
ZYLINDER		👁 + ✋		⚠ **G**	
KOLBEN		👁 + ✋	⇆	⚠ **G**	
KOLBENRING		👁 + ✋	⇆	⚠ **G**	
MOTORGEHÄUSE			👁 + ✋	⚠ **G**	
ANTRIEBSWELLE			👁 + ✋	⚠ **G**	
HAUPTLAGER			👁 + ✋	⚠ **G**	
LAGERSERIE MOTOR			👁 + ✋	⚠ **G**	
PRIMÄR- UND SEKUNDÄRGETRIEBE			👁 + ✋	⚠ **G**	
GETRIEBE ELASTISCHE KUPPLUNG	👁 + ✋			⚠ **G**	
KUPPLUNG	👁 + ✋			⚠ **G**	
KLEINTEILE (SCHRAUBEN, STECKER)	👁 + ✋			⚠ **G**	
GETRIEBE STARTER	👁 + ✋			⚠ **G**	
MUTTERN-SCHRAUBENBOLZEN-BEFESTIGUNGSELEMENTE	👁 + ✋			⚠ **A**	

👁 = KONTROLLIEREN ODER EINSTELLEN

✋ = SAUBERMACHEN

🛢 = ABSCHMIERUNG

⇆ = AUSWECHSELN

⚠ **G**= GEFAHR

⚠ **A**= ACHTUNG

✳ : Den Luftfilter nach jedem Rennen auf staubiger Piste sauber machen

6 TECHNISCHE DATEN	XP 65 R
MOTOR	Einzylinder, Zweitakter
KÜHLUNG	Wasser
BOHRUNG UND LAUF	45x40,8
HUBRAUM	64,9
VERDICHTUNGSVERHÄLTNIS	14,2:1
VERGASER	Mikuni 24
ZÜNDUNG	Elektronisch
KRAFTSTOFF	Bleifreies Benzin 2%
EINLASS	Lamellarventil im Gehäuse
STARTEN	Kickstarter
ANTRIEB	6 Speeds
RAHMEN	aus Stahl
HYDRAULISCHE VORDERBREMSE	Ø 180 mm.
HYDRAULISCHE HINTERBREMSE	Ø 150 mm.
VORDERREIFEN	60/100 - 14”
HINTERREIFEN	80/100 - 12”
VORDERE MARZOCCHI AUFHÄNGUNG	hydraulische Radgabel Ø 35 mm usp regulierbar
HINTERE ÖHLINS AUFHÄNGUNG	hydraulische Stossdämpfer
TANK	3 liter
GEWICHT	56,5 Kg
SITZBANK HÖHE	790 mm.
ACHSABSTAND	1.145 mm.

6.2 TABELLE ANZUGSDREHMOMENT KLEINTEILE RAHMEN UND RÄDER					GEWINDE-VERSCHLUSS
	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	
VORDERER RADBOLZEN	M12	50	5	37	
BEFESTIGUNGSSCHRAUBE VORDERER BOLZEN	M6	10	1	7,4	
BEFESTIGUNGSSCHRAUBEN LENKER	M8	20	2	14,8	
HINTERER RADBOLZEN	M14	60	6	44,40	
BOLZEN MOTOR-RADGABEL	M12	50	5	37	
VORDERER MOTOR BOLZEN	M8	25	2,5	18,,5	
SCHRAUBEN OBERE PLATTE	M8	18	1,8	13,32	
SCHRAUBEN UNTERE PLATTE	M6	9	0,9	6,7	
SCHRAUBEN BREMSBELÄGE	M6	10	1	7,4	
BEFESTIGUNGSSCHRAUBEN HYDRAULISCHE ZANGEN	M6	10	1	7,4	LOCTITE 242
MUTTER LENKERSCHAFT		80	8	59,2	LOCTITE 242
STELLMUTTER LENKERSCHAFT		6	0,6	4,44	

TABELLE ANZUGSDREHMOMENT KLEINTEILE MOTOR N.m / Lbf . ft					GEWINDE-VERSCHLUSS
	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	
MUTTERN ZYLINDERKOPF	M7	15	1,5	11,1	
MUTTER ANTRIEBSWELLE SEITE KUPPLUNG	M10	45	4,5	33,3	LOCTITE 270
MUTTER ANTRIEBSWELLE SEITE ZÜNDUNG	M10	40	4,0	29,6	LOCTITE 242
MUTTER ANGETRIEBENES RAD		18	1,8	13,32	
ZÜNDKERZE					

In den Tabellen oben sind die Anzugsdrehmomente der wichtigsten Teile aufgeführt. Bei Teilen, deren Anzugsdrehmomente nicht aufgerührt sind, halten Sie sich bitte an folgende Standards:

STANDARD-ANZUGSDREHMOMENTE			
	N.m	Kgf.m	Lbf.t
SCHRAUBENBOLZEN UND MUTTERN MIT 5 mm	6	0,6	4,44
SCHRAUBENBOLZEN UND MUTTERN MIT 6 mm	10	1	7,40
SCHRAUBENBOLZEN UND MUTTERN MIT 8 mm	25	2,5	18,50
SCHRAUBENBOLZEN UND MUTTERN MIT 10 mm	45	4,5	33,30
SCHRAUBENBOLZEN UND MUTTERN MIT 12 mm	55	5,5	40,70

STANDARDZÜNDUNG	KALTER KERZE
NGK B9, NGK BR9EG	NGK B10, NGK BR10EG